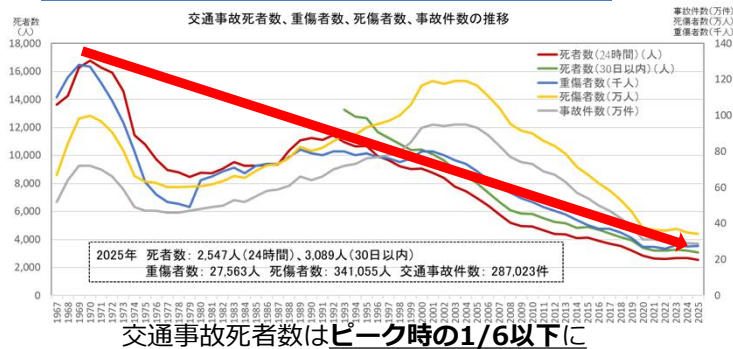
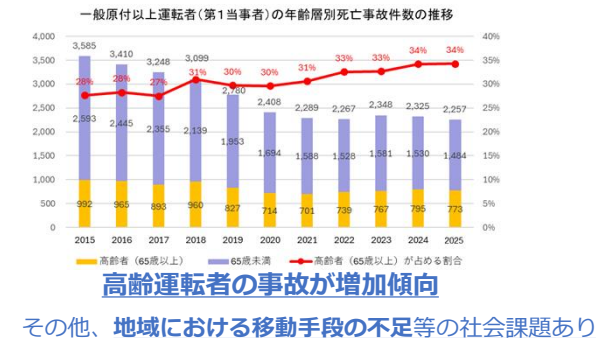
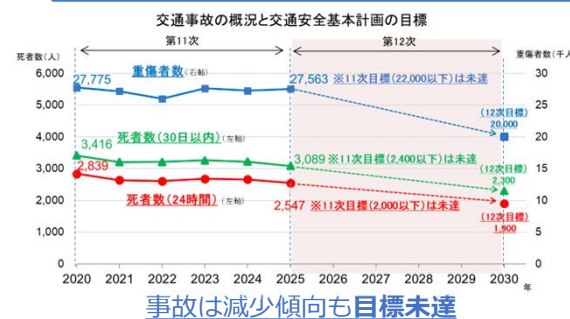


- 車両安全対策を含む道路交通安全対策により、**交通事故は着実に減少**してきたが、**近年の減少率は低下**
- 更なる事故削減を含む社会課題解決に向け、**先進技術の活用を中心とする今後の車両安全のあり方**をとりまとめ
- 政府目標の達成を通じた**世界一安全な道路交通の実現**に貢献するとともに、究極的には**交通事故のない社会**へ

着実に減少する交通事故



依然として残る主要な課題



今後の車両安全のあり方

死亡事故の
96%は運転者の違反に起因

AIを活用した高度な運転支援機能を有する車両※の性能評価制度の創設

メーカーにおける開発・普及を促進、移動手段の不足等その他の社会課題の解決にも資する自動運転車両の認知度と社会受容性を高める



死亡事故の
34%は高齢運転者によるもの

安全運転サポート車(Ver 2.0)の推進

現行の装置の高度化、高齢運転者の事故削減に資する装置を新たに追加する



依然として、次代を担う
こどもの痛ましい事故が発生

先読み運転や通信技術(V2X)と連携した運転支援技術

先読み運転機能、自転車と道路インフラ、他の交通参加者等との通信技術(V2X)を活用した運転支援機能の技術開発促進策等を検討する

このほか、致死率の高い**大型車・二輪車**や今後増加が見込まれる**小型モビリティ**の安全対策、ユーザーへの**正しい情報の伝達**に係る取組、**使用過程車対策**等を含む

交通事故のない社会へ

※ いわゆるL2++車両(AIを活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したL2車両(運転者が周辺監視をし、縦・横方向の運転支援機能を有するもの)

車両安全対策を取り巻く状況

【社会の変化】

○人口減少・少子高齢化の加速

・高齢運転者の増加

・社会全体の担い手の減少

○公共交通・物流を取り巻く状況の変化

・自動車及び交通・輸送の需要・供給（担い手含む）の減少

○外国人運転者の増加

・訪日外国人旅行者や外国人労働者数の増加

○多様なモビリティ・モビリティサービスの創出

・移動の足の確保、物流効率化等に貢献

○国際情勢の不確実性の高まり

・自動車産業のコスト構造に影響

【技術の開発・進化】

○自動車のDXの進展・GXの加速

・E2E AI自動運転車の開発

・SDVの社会実装に向けた国際競争の激化

・EV等電動化の進展

○国際基準調和の推進

・官民双方の負担の軽減に寄与

【交通事故の概況・特徴】

・2025年の交通事故死者数は2,547人であり、11次計画目標（2025年までに2,000人以下）は達成に至らず。今後、12次計画目標（2030年までに1,900人以下）の達成に向けて更なる努力が必要。

・死者数・重傷者数の5割は歩行中・自転車乗車中（このうち、5割が65歳以上）。予防安全対策及び頭顔部や脚部の保護が重要。

・死者数・重傷者数の3割は自動車乗車中（このうち、4割が65歳以上）。胸部や頸部の保護が重要。

・死亡・重傷事故の3割は高齢運転者（65歳以上）によるもの。死亡・重傷事故の5割は安全運転義務違反（安全不確認、脇見運転等）。安全運転を支援する技術による対策が重要。

今後の車両安全対策

方針

○ 短期・中期的視点：死亡・重傷化リスクが高い場面に対し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速

○ 長期的視点：2035年頃までに新型車による死亡事故※をゼロとすることを目指す ※ 自動車技術により対策が可能であるものに限る

目標

○ 目標年：2030年 ※ 2021年報告書の目標を維持

○ 目標値：車両安全対策により、2020年比で、①30日以内交通事故死者数を1,200人削減、②重傷者数を11,000人削減

体制

(1) ASV推進計画・自動車アセスメント・基準の3施策の連携 (2) 事故実態（EDRデータ等マイクロデータを含む）に基づく車両安全対策の推進 (3) 国際基準調和活動の推進 等

自動運転・高度な運転支援技術

➢ 自動運転

・従前の基準にはない新たな視点（C&Cドライバー※¹の考え方、シナリオベース・自動車メーカーに対する評価、市場情報収集・分析・改善）の導入

・認証・審査体制の構築・強化

・交通事故に関する原因究明及び再発防止

➢ 高度な運転支援技術

・AIを活用した高度な運転支援機能を有する車両※²の性能評価制度を創設することにより、自動車ユーザーが安全性の高いシステムを搭載した車両を選択しやすい環境を整備、社会受容性の向上を図り普及を支援

➢ 自動運転関連技術等の社会的受容性の向上

・公共交通・物流における自動運転の社会実装の支援

・先進安全技術の利用促進・誤使用防止に係る普及啓発方法やシステム設計のあり方の検討

高齢運転者・乗員

➢ 安全サポート車（Ver. 2.0）推進（ドライバーモニタリングシステム等を含む。）

➢ 高齢・小柄な乗員等の事故実態を踏まえた衝突安全対策

➢ 電気自動車・燃料電池自動車の安全対策の強化

こども

➢ こどもの交通事故実態に係る詳細分析

➢ V2Xを活用した運転支援機能の開発促進

➢ チャイルドシートの性能向上・適正利用の推進

歩行者・自転車等利用者

➢ 先読み運転、V2Xを活用した運転支援機能の開発促進

➢ 高機能前照灯の性能向上・普及促進

➢ 次世代事故自動緊急通報装置（検知対象を交通弱者等に拡大）の性能向上・普及拡大

大型車・二輪車

➢ 商用車アセスメント

➢ 交差点右左折時の事故、トラックの車輪脱落、バスの車内事故・発進時事故防止に資する技術の開発・性能向上・普及促進

➢ 二輪車用先進運転支援技術（ARAS）の普及促進

小型モビリティ

➢ 事故実態、構造や使用の能様、最新技術を踏まえた基準の策定・見直し

➢ 基準適合性を確認する制度・市場サーベイランスの強化・拡充

➢ 関係省庁連携による使用者に対する啓発

分野横断

➢ 外国人運転者を含むあらゆるユーザーへの正しい情報の伝達及び交通安全思想の普及徹底の連携

➢ 使用過程車対策

➢ 他の道路交通安全施策との連携（救命体制、飲酒運転対策）

※¹ 有能で注意深い人間ドライバー（Competent and careful human driver） ※² いわゆるL2+車両（AIを活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したL2車両（運転者が周辺監視をし、縦・横方向の運転支援機能を有するもの）

重点項目の概要①

重点項目1. 自動運転及び高度な運転支援技術の開発・普及促進

1. 自動運転車の安全確保及び普及促進

<現状・課題など>

- 自動運転技術は、自動車及び道路を巡る社会課題の解決に資する技術であり、交通事故ゼロの社会を目指す上で不可欠。
- 技術（E2E AI等）の特性を考慮した対策により安全性を確保しつつ、普及を促進していくことが車両安全対策として重要。
- 自動運転車が普及初期にある諸外国においては、事故やトラブルが発生しており、事故原因究明・再発防止に係る体制の構築が課題。
- 自動運転システムと車両とで開発・製造主体が異なるケースが多いが、ユーザー保護の観点からは、ユーザー対応の一元的が重要。

<対策の例>

- **自動運転車の安全確保**
 - ・ 従前の基準にはない新たな視点（C&Cドライバーの考え方、シナリオベース・自動車メーカーに対する評価、市場情報収集・分析・改善）の導入
 - ・ 自動車メーカーによる認証、リコール及びユーザーへの説明に関する一元的対応
- **サイバーリスクに対する対策**
 - ・ クラウドや通信経路等に対する適切なサイバーセキュリティ対策
- **認証・審査体制の構築・強化**
 - ・ 自動運転車の認証・審査を円滑に行うための体制の構築・強化
 - ・ 新たな評価技術を活用した基準適合性確認の合理的手法の検討
- **自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進**
 - ・ EDR等のデータ利活用を含む事故原因究明・再発防止策の検討に係る体制の構築
- **ドライバーレス車両に対応した保安基準の見直し**
 - ・ 国連WP.29の議論動向を踏まえたドライバーレス車両に対応した保安基準の見直し
- **自動運転移動サービスの社会実装の推進**
 - ・ AI技術等を活用した汎用性の高い自動運転移動サービスの社会実装の支援
- **自動運転車に係る基準の国際調和の推進**
 - ・ 自動運転車に係る国際基準の国内取り入れ及び日本の認証・審査手法の国際提案

2. 高度な安全運転支援技術等による安全確保及び普及促進

<現状・課題など>

- E2E AI技術は開発が進む一方、自動運転車への適用には時間を要するため、当面は運転者責任を前提とした安全運転支援技術の開発・実用化・普及・適正利用の促進が重要。

<対策の例>

- **運転者の安全運転を支援する技術その他先進安全技術の普及促進**
 - ・ L2++車両の「優良認定制度」の創設（2026年中を目途）
 - ・ 安全サポート車（Ver. 2.0）（仮称）推進（ドライバーモニタリングシステム等を含む。）
- **運転者の安全運転を支援する技術その他先進安全技術の安全確保**
 - ・ 運転支援機能等の開発状況及び国際的な議論の動向を踏まえた保安基準の強化・拡充

3. 自動運転関連技術等の社会的受容性の向上

<現状・課題など>

- 自動運転や運転支援技術は事故削減効果が高い一方、ユーザーが積極的かつ正しく使用するためには、官民による情報発信及びユーザーの理解醸成が必要不可欠。

<対策の例>

- ・ 各関係省庁連携の下での自動運転の社会実装支援を通じた、関係地方公共団体及びユーザーの理解醸成
- ・ L2++車両について、優良認定制度を通じた、安全性の高い車両が選択されやすい環境の整備及び社会受容性の向上・普及支援
- ・ 正しい情報の効果的な訴求方法、適切な使用方法に係る理解醸成、過信防止のための効果的な普及啓発方法やシステム設計のあり方に係る官民連携による検討の加速

重点項目の概要②

重点項目2. 高齢運転者等による事故の防止・被害軽減

1. 高齢運転者が加害者となる事故の防止・被害軽減

<現状・課題など>

- 高齢運転者（65歳以上）が第1当事者となる死亡事故は全体の約3割を占め、その割合は増加傾向にあり、単独事故や運転操作誤りに起因する事故の割合が高い。
- 免許返納をしやすい環境整備や移動手段確保の施策が進められている一方、免許保有高齢者は増加傾向にあり、今後は高齢運転者の運転機会増加に伴う操作ミスや健康急変等の事故リスクの増大が懸念。
- 高齢運転者による事故の未然防止に向けては、高齢者の行動特性やリスク要因を分析した上で、認知機能・身体機能を支援する車両技術の性能向上・普及及び先進安全技術の利用促進及び誤使用防止を図ることが重要。

<対策の例>

- 衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置の高度化・普及促進
 - ・ 自動車アセスメントを通じた検知精度の向上による作動場面の拡充及び普及促進
- ドライバーモニタリングシステムの性能向上・普及促進
 - ・ 自動車アセスメントの対象への追加
- 逆走による事故防止・被害防止対策
 - ・ 道路標識注意喚起装置の開発・普及促進、V2Xの活用検討
- 事故自動緊急通報装置の性能向上・普及拡大
 - ・ 検知対象の後席乗員、交通弱者等への拡大
- ドライバー異常時対応システムの性能向上・普及拡大
 - ・ 安全運転サポート車（Ver 2.0）等への追加
- 運転者の安全運転を支援する技術の普及促進【再掲】
- 安全運転サポート車（Ver 2.0）（仮称）の創設、普及促進【再掲】
- 使用過程車におけるペダル踏み間違いによる事故防止・被害軽減対策
 - ・ 性能認定・公表制度の運用継続及び当該制度の効果向上に向けた方策の検討
- 高齢運転者の運転特性等に関する研究の推進
 - ・ 低下した機能を支援し、安全な運転を可能とするための車両側の対策を検討
- 先進安全技術の利用促進及び誤使用防止【再掲】

2. 高齢運転者を含む自動車乗員が被害者となる事故の防止・被害軽減

<現状・課題など>

- 交通事故死者の約6割を高齢者が占める中、人体耐性の低下等により死亡・重傷化リスクが高い。
- 年齢層が高くなるほど損傷主部位が頭顔部から胸部に変化するなど、高齢者特性を踏まえた乗員保護対策が不可欠。
- 衝突安全試験は代表的な衝突形態で実施されているが、実際の衝突事故の発生状況を踏まえ、自動車アセスメント等に導入していくことが必要不可欠。
- レベル4自動運転に伴う乗車姿勢の多様化及び電動車の普及に伴う電池劣化による安全性への影響等の課題への対応が必要。

<対策の例>

- 受傷リスクの高い高齢者や小柄な体格の乗員に対応した乗員保護性能の向上
 - ・ 胸部傷害値、試験時の衝突速度等の要件の継続的な見直し
- 衝突事故実態を踏まえた乗員保護対策
 - ・ 後席でのシートベルト着用率向上に資する取組促進、車両重量等の実態を踏まえたより現実的に即した衝突安全性能評価とするための試験法の見直し
- バーチャルテストの導入の検討
 - ・ 更なる安全性の向上や試験工数の削減等に資するバーチャルテストの導入検討
- 衝突事故実態や将来の技術進展を踏まえた乗員保護対策に関する研究の促進
 - ・ 実際の事故形態や多様な乗車姿勢に応じた乗員保護対策に関する研究を行い、安全基準のあり方を検討
- 事故自動緊急通報装置の性能向上・普及拡大【再掲】
- 先進的な灯火器の性能向上・普及促進
 - ・ 自動車アセスメントの評価を通じた高機能前照灯の性能向上・普及促進等
- 電動車の安全対策の強化
 - ・ 電池劣化が車両安全に与える影響を踏まえた安全基準の強化の検討
 - ・ 燃料電池自動車に関する国際動向を踏まえた更なる車両安全対策の推進

重点項目の概要③

重点項目3. こどもの安全確保

<現状・課題など>

- こどもの交通事故防止は社会全体にとって重要な課題。
- 発達段階により事故の類型やリスクが変化する中で、それぞれの段階に応じ、車両側の多面的な安全対策を講じることが重要。
- 一方、実際の交通事故においては、こども側に法令違反が認められるケースも少なくない（小学生が関与する事故の約6割が法令違反によるもの）。
- 交通安全教育の充実に加え、事故実態の詳細分析に基づく自動車技術による対策及びインフラ連携を含めた総合的対応が必要。

<対策の例>

- **こどもの交通事故実態に係る詳細分析**
 - ・ 将来的なこどもの事故削減目標の設定を念頭に置いた事故実態の詳細分析に係る研究の推進
- **衝突被害軽減ブレーキの高度化・普及促進【再掲】**
- **先読み運転や通信技術（V2X）と連携した運転支援技術の開発促進**
 - ・ 先読み運転機能の将来技術開発促進、当該機能の評価方法や普及促進策の検討
 - ・ V2Xを活用した運転支援機能の将来技術開発促進及び実装開始に向けた施策の検討
- **安全性能が高く使用性に優れたチャイルドシート等の開発・普及促進**
 - ・ 自動車アセスメントにおける多面的評価の実施・公表を通じた安全性・使用性の向上
 - ・ 正しい情報の効果的な訴求方法、適切な使用方法及び誤使用時の危険性に係る理解を醸成するための効果的な普及啓発方法に係る官民連携による検討の加速
 - ・ 不適合品を排除する取組の継続
- **こども置き去り防止支援装置の搭載拡大**
 - ・ 事故（故意による事案を除く。）の実態を踏まえた乗用車等幅広い車両への普及策の検討
- **こどもの安全確保の視点からの車両安全対策の検討**
 - ・ こどもの安全確保の視点をもった車両安全対策の検討

重点項目の概要④

重点項目 4. 歩行者・自転車等利用者の安全確保

1. 歩行者の安全確保

<現状・課題など>

- 歩行中の死者は、全体の約4割を占め、その約7割が高齢者。
- 歩行者の死亡事故は夜間が約7割、交差点付近での横断中が約5割を占めるなど、時間帯や発生場所に特徴があるほか、路上横臥状態で発生するものも約1割を占める。
- 事故要因としては、自動車が第1当事者となる事故が約9割を占め、漫然運転や脇見運転等による発見遅れが多い。
- 夜間の視認性低下への対応に加え、高齢者の判断遅れや不注意、路上横臥等様々な場面でのリスクへの対応が必要であり、車両安全対策とインフラ連携を含めた総合的対策の推進が重要。

<対策の例>

- 衝突被害軽減ブレーキの高度化・普及促進【再掲】
- ドライバーモニタリングシステムの検知精度向上・普及促進【再掲】
- 先進的な灯火器の性能向上・普及促進【一部再掲】
 - ・ 路面描画技術の安全性確保及び車両の被視認性の向上
- 路上横臥による事故の対策
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキの検知・制動性能の向上、高機能前照灯の普及促進
 - ・ 通信技術（V2X）の活用との連携による事故防止
- 先読み運転や通信技術（V2X）と連携した運転支援技術の開発促進【再掲】
- 歩行者保護技術の性能向上・普及促進
 - ・ 自動車アセスメントを通じた歩行者保護性能の向上
 - ・ 歩行者用エアバッグ等の衝撃緩和策の実事故での効果を踏まえた性能向上
- 事故自動緊急通報装置の性能向上・普及拡大【再掲】

2. 自転車等利用者の安全確保

<現状・課題など>

- 自転車乗車中の死亡事故は、出会い頭衝突が約5割と交差点でのリスクが高いほか、追突事故は少数ながら夜間に多く致死率が高い傾向。
- 自転車乗車中の死者の約7割を高齢者が占めるほか、死亡事故の大半で自転車側にも法令違反あり（安全運転義務違反等）。
- 交通安全教育の充実に加え、夜間の視認性低下、交差点での錯綜等様々な場面でのリスクへの対応が必要であり、車両安全対策とインフラ連携を含めた総合的対策の推進が重要。

<対策の例>

- 衝突被害軽減ブレーキの高度化・普及促進【再掲】
- ドライバーモニタリングシステムの検知精度向上・普及促進【再掲】
- 先進的な灯火器の性能向上・普及促進【再掲】
- 先読み運転や通信技術（V2X）と連携した運転支援技術の開発促進【再掲】
- 自転車等利用者保護技術の性能向上・普及促進
 - ・ 自動車アセスメントを通じたボンネット、フロントガラス等の衝撃吸収性能の向上
 - ・ 自転車等利用者に対応するエアバッグ等の衝撃緩和策の実事故での効果を踏まえた性能向上
- 事故自動緊急通報装置の性能向上・普及拡大【再掲】

重点項目の概要⑤

重点項目 5. 大型車・二輪車による事故の防止・被害軽減

<現状・課題など>

- トラック・バス及び二輪車が第1当事者となる事故は、他車種と比べて死亡事故率が高く、車両特性や事故類型に応じた実効性の高い対策が必要。
- トラック・バスについては「事業用自動車総合安全プラン2030」と車両安全対策を両輪で推進する必要がある。車両の使用年数が長期化する実態を踏まえ、後付け装置を含む先進安全技術の開発・普及を着実に進めることが重要。

<対策の例>

- **商用車に対する自動車アセスメントの導入**
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ等予防安全性能等を適切に評価できる枠組みの検討
- **先進安全技術搭載車への代替等促進【再掲】**
 - ・ 先進安全技術が搭載された新車への代替又は後付け装置の搭載を促進する施策の継続・見直しの検討
- **ドライバーモニタリングシステムの性能向上・普及促進【再掲】**
- **通信技術（V2X）と連携した運転支援技術の開発促進【再掲】**
- **交差点右左折時の事故に対応した予防安全技術の普及促進**
 - ・ 交差点での低速域・右左折時に適切に制動制御を行う衝突被害軽減ブレーキ等の予防安全技術の技術開発、普及促進
- **車輪脱落予兆検知装置の普及促進**
 - ・ 後付け装置を含む普及促進策の継続・拡充の検討
- **バス横転時の避難経路の確保**
 - ・ バス横転時における避難経路を確保するための保安基準の見直し
- **バス車内事故防止に資する技術開発・普及促進**
 - ・ AIカメラ等を活用した運転者に注意喚起等を行う支援システムの技術開発・普及促進
- **バス発進時事故防止に向けた前方衝突警報装置の性能向上・普及拡大**
 - ・ 低速走行時前方衝突警報装置の新型車への標準搭載、既存車両への後付け導入の検討
- **二輪車用エアバッグの性能向上・搭載拡大**
 - ・ 二輪用エアバッグの技術的な改善、信頼性向上及び搭載車種の拡大の検討
- **二輪車用先進運転支援技術（ARAS）の普及促進**
 - ・ 運転者に対して注意喚起を行う技術を中心とし、技術開発・普及に向けた取組等の検討

重点項目 6. 小型モビリティの安全確保

<現状・課題など>

- 特定小型原付等の小型モビリティは、利便性の高い新たな移動の足として期待される一方、利用形態の多様化や急速な普及に伴い事故件数が増加傾向にあり、安全確保に関する課題が顕在化。
- 歩行者や自転車等と空間を共有する特性から、事故時には第三者被害のおそれがある。ミニカーについては致死率が高く重大事故につながるおそれ。
- 小型モビリティ及び周囲の交通参加者の安全確保に向け、事故実態や技術動向を踏まえた安全対策の見直し等の推進が必要。

<対策の例>

- **特定小型原付等の安全確保に資する基準策定・見直し**
 - ・ 事故実態、最新の技術水準等を踏まえた安全基準の見直し
- **特定小型原付等の安全性確保と利用者への啓発**
 - ・ 性能等確認の推進及び市場サーベイランスを通じた基準不適合車両の是正
 - ・ 購入時・貸与時・利用時の各段階において、適切な使用が徹底されるための周知啓発
- **先進技術の活用による特定小型原付の通行区分違反への対応**
 - ・ 車載AIカメラ等を活用した車両側で違反行為を抑止する仕組みの導入可能性の検討
- **その他小型モビリティの安全確保に資する基準策定・見直し**
 - ・ 事故実態、利用シーン、関連技術の進展状況等を踏まえた基準の策定・見直し

重点項目の概要⑥

重点項目7. その他分野横断的な車両安全対策等

1. 正しい情報の伝達及び交通安全思想の普及徹底の連携

<対策の例>

- ・ 外国人運転者を含むあらゆる自動車ユーザーに対する正しい情報の効果的な訴求方法、適切な使用方法に係る理解醸成、過信防止のための効果的な普及啓発方法やシステム設計のあり方に係る官民連携による検討の加速
- ・ 関係省庁や関係団体と連携した様々な道路ユーザーに対する交通安全思想の徹底

2. 使用過程車の安全対策

<対策の例>

○ 使用過程時における安全運転支援装置の機能維持の推進

- ・ 自動車メーカーからツールメーカーに提供されるOBD情報の抜本的拡充
- ・ 汎用スキャンツールのサイバーセキュリティ対応等機能向上を促進する環境及び純正スキャンツールの購入・レンタルしやすい環境の整備
- ・ 安全運転支援装置に係る情報も含めた整備マニュアルを専門の自動車整備工場等が入手・利用しやすい環境の整備
- ・ 関係者の利便性や負担のバランスも考慮した国際連携のもとでのOBDに係る安全基準についての検討
- ・ 技術の普及状況や基準の策定状況を踏まえたOBD検査対象装置の追加
- ・ 自動車整備業のイメージ向上、自動車整備士の認知向上、外国人材受入環境整備等人材確保に係る取組の検討

○ 自動車タイヤの適正使用の対策の強化

- ・ タイヤの使用限度、タイヤ交換時のボルト適正締め付け、積雪時の冬用タイヤ等の適切使用の啓発
- ・ タイヤ空気圧モニタリングシステムの搭載拡大

○ 使用過程車に対する後付け装置の導入促進【再掲】

○ リコール制度の充実・強化

- ・ 自動車メーカー等からの情報収集体制の強化、独立行政法人自動車技術総合機構による安全・環境性に疑義のある自動車に対する技術的検証
- ・ 自動車ユーザーからの自動車の不具合情報の収集強化、自動車ユーザーにするリコール関連情報等の提供の充実

○ 適切なソフトウェアアップデートの確保

- ・ 特定改造等許可制度の的確な運用及びソフトウェアアップデートの適切な実施環境の確保
- ・ E2E AIベースの運転支援機能を有する自動車に関する安全・環境性能の確保を前提とした特定改造等許可制度のあり方に係る検討

3. 他の道路交通安全分野との連携施策

<対策の例>

○ 事故自動緊急通報装置の高度化と救命体制の強化

- ・ 関係省庁や民間事業者における情報共有や訓練、制度面の調整を通じた、より実効性の高い救命体制の強化

○ 飲酒運転対策の推進

- ・ 飲酒運転を単独の課題として捉えず先進運転支援技術や車両安全技術の発展の中で考慮することとした総合的なアプローチの検討（飲酒の影響が疑われる場合には注意喚起や運転支援の制御を行うなど）

車両安全対策の推進体制

車両安全対策の推進体制

<現状・課題など>

- 車両安全対策はPDCAサイクル（事故実態の把握・分析、交通事故削減目標の設定、対策の実施、効果の評価）を通じて実施
- 事故実態の把握・分析においては、EDRデータ等車両データ等の一層の利活用が重要。
- 対策の実施においては、自動運転、AI等技術の高度化が進む中、効果的かつ戦略的な車両安全対策を推進する検討体制として、各検討会の連携強化が重要。安全基準の拡充・強化に係る検討においては、国際基準調和活動を通じた各国との連携・作業分担が不可欠。
- 高齢運転者の事故等現在の課題及び将来的な課題への対応として、学際的視点から解決策の検討を進めることも重要。

<方向性の例>

- **車両安全対策に係る施策の強化**
 - ・ 主要施策である「ASV推進計画」、「自動車アセスメント」、「安全基準の拡充・強化」間の連携強化
- **ASV推進計画の加速化**
 - ・ 先読み運転技術やAI技術を活用した運転支援技術等の技術指針等に関する検討
 - ・ 自動車と道路インフラや他の交通参加者等との通信技術（V2X）の活用等三位一体（人・道・車）の安全確保のあり方に関する検討
 - ・ 適切な使用方法に係る理解醸成、過信防止のための効果的な普及啓発方法やシステム設計のあり方に係る官民連携による検討の加速
- **自動車アセスメントの更なる拡充**
 - ・ 先読み運転技術やAI技術を活用した運転支援技術等の自動車アセスメント評価対象への追加の検討
 - ・ 技術単位ではなく、想定される事故シナリオ単位での評価の検討
 - ・ 更なる安全性の向上や試験工数の削減等に資するバーチャルテストの導入検討
 - ・ 商用車に対する自動車アセスメントの導入の検討
- **安全基準の拡充・強化**
 - ・ 事故実態、国際動向、技術進化・普及状況等を踏まえた安全基準の拡充・強化の検討
- **事故分析等における車両データの活用策の検討**
 - ・ EDRデータ等のミクロデータの取得体制構築及び得られたミクロデータを活用した車両安全対策の検討（事業用自動車については事故調査委員会の調査データ、自動運転車については作動状態記録装置に記録されるデータの活用を含む。）
- **国際基準調和活動の推進**
 - ・ 国際基準が世界的な道路交通安全及び日本の国際競争力向上につながるよう官民連携の一層の強化
 - ・ アジア等の新興国に対する日本の自動車行政制度や運用等を基にした制度構築、人材育成等の支援
- **交通事故防止・被害軽減に資する学際的研究の促進**
 - ・ 現在及び将来的な交通事故防止・被害軽減に資する学際的研究の促進（高齢運転者対策、レベル4以上の自動運転車の普及を想定した多様な乗車姿勢での安全確保等）

<参考> 第12次交通安全基本計画との関係

	第12次交通安全基本計画 (道路交通の安全関係)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会報告書
位置付け	中央交通安全対策会議決定(2026年3月27日)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会報告(2026年6月30日)
審議対象	政府の交通安全対策全般 (「人」、「道」、「車」の3つの要素)	交通安全対策のうち「車両の安全対策」
計画年度	2026年度～2030年度	2026年度～2030年度
数値目標	2030年までに、 ○24時間死者数 1,900人以下(30日以内死者数2,300以下) ※2020年比で24時間死者数を939人以上削減、 30日以内死者数を1,116人以上削減 ○重傷者数 20,000人以下 ※2020年比で7,775人以上削減	2030年までに、車両安全対策により、 ○30日以内死者数 1,200人削減(2020年比) ○重傷者数 11,000人削減(2020年比) ※2021年報告書の数値目標を維持
対策の 方向性	<視点> ①高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策 ②こどもの安全確保のための環境整備 ③歩行者のための意識変容 ④自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 ⑤外国人の交通安全対策の推進 ⑥特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進 ⑦生活道路における歩行者等の安全確保 ⑧先進技術の活用推進 ⑨交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ⑩地域が一体となった交通安全対策の推進 <対策の柱> ①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保 ④車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持 ⑥救助・救急活動の充実 ⑦被害者等支援の充実と推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実	<視点> ○短期・中期的視点 死亡・重傷化リスクが高い場面に対し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速 ○長期的な視点 2035年頃までに、自動車技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを目指す <対策の柱> ①自動運転及び高度な運転支援技術の開発・普及促進 ②高齢運転者等による事故の防止・被害軽減 ③こどもの安全確保 ④歩行者・自転車等利用者の安全確保 ⑤大型車・二輪車による事故の防止・被害軽減 ⑥小型モビリティの安全確保 ⑦その他分野横断的な車両安全対策等