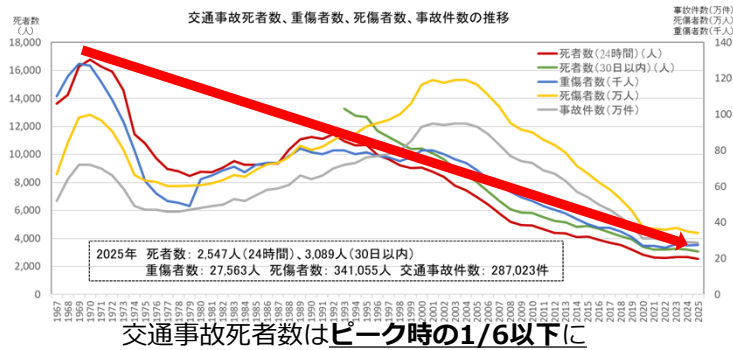


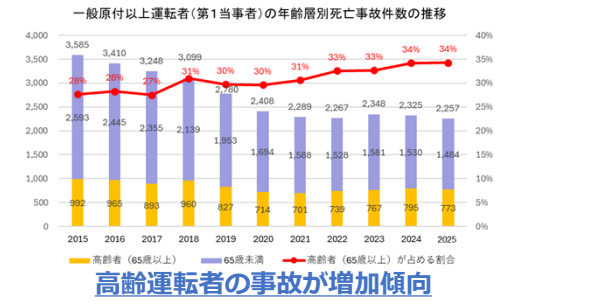
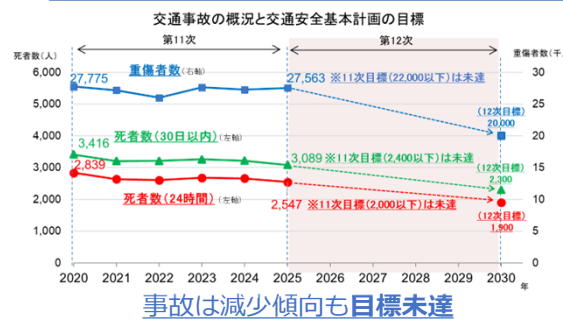
# 「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について」のとりまとめについて

- 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



その他、地域における移動手段の不足等の社会課題あり

## 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

死亡事故の  
**34%は高齢運転者**によるもの

依然として、次代を担う  
**こどもの痛ましい事故**が発生

死者数の  
**49%は交通弱者**

### AIを活用した高度な運転支援機能を有する車両<sup>\*</sup>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



### 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



### 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

<sup>\*</sup> 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

- 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

（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利用者に対する啓発

### 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）