

# 第12次交通安全基本計画（中間案）に対する要望

一般社団法人 日本自動車工業会  
2025年11月13日

# 自工会意見・要望

自工会は、交通事故のさらなる減少とより安全な交通社会の実現に向け、特にサポカー普及とV2N/V2Xの活用、インフラ整備が重要と考えており、以下の点について要望いたします。

## 1. サポカーのさらなる普及への支援

高齢者をはじめ、経済的な理由から安全運転支援システムを搭載した車両（サポカー）への乗り換えが難しい方が多く、普及が十分に進んでいないのが現状である。より多くの方がサポカーに乗り換えられるよう、補助金や減税措置などの支援策の拡充を検討いただきたい。併せて、新たな安全技術を取り入れた「次世代サポカー制度」の創設についても検討いただきたい。

## 2. 官民連携と横断的体制の構築

先進技術の社会実装・普及には、路車協調技術やモビリティDXとの連携を推進するための、省庁間の横断的な体制と官民の緊密な協力が不可欠である。このため、交通安全基本計画とモビリティDX戦略との関係をより明確に位置づけるなど、政策間の連携体制を構築していただきたい。

## 3. 先進安全技術の普及促進

衝突被害軽減ブレーキやドライバーモニタリングシステムなどの先進安全技術は、近年多くの事故に起因するわき見運転や居眠り運転による事故防止に大きな効果が期待される。国として、購入支援や広報活動の強化、技術評価制度の充実など、より実効性のある普及施策を講じていただきたい。

## 4. 救命体制の強化

交通事故時の迅速な救命には、事故自動緊急通報システム（ACN／AACN）が有効であるが、病院・消防等ステークホルダーへのコスト面での支援も必要であり、普及が進みにくい状況である。政府による上述の普及支援に加え、コールセンターの公設や、コールセンターと消防・救急との連携体制を整備・機能拡充を図り、事故時の初動対応の迅速化に向けた強力な普及支援策を検討いただきたい。

## 自工会意見・要望

### 5. ネットワーク技術（V2N）を活用した歩行者・自転車対策

歩行者や自転車の交通事故の約半数は、被害者側の違反も一因となっており、ネットワークを活用した注意喚起や警告は有効な事故防止手段と考えられる。これらの観点も踏まえ、路車間通信や車車間通信（V2X）に加え、歩行者・自転車等もネットワークに接続するV2N技術の活用についても、積極的な検討をいただきたい。

### 6. 交差点対策、標識整備

交差点での事故削減には、右折可信号の増設が有効であることから、その実施を検討いただきたい。また、逆走防止や速度規制の標識を車載カメラが正確に認識できる環境の整備も重要である。そのため、標識の適切な場所への設置・維持管理の徹底、カメラに認識しやすいデザインの規格化、さらに認識技術を実証する環境の整備を進めていただきたい。

### 7. 高齢者の安全運転支援

高齢ドライバーの安全確保に向けては、サポートカー限定免許制度や免許更新時の運転技能検査に加え、運転力量に応じてサポートカーの積極的な推奨を行う仕組みの導入など、さらなる支援策を検討いただきたい。高齢者が安心して運転を続けられる社会環境の整備に向けて、実効性のある施策を進めていただきたい。

### 8. 二輪車への交通安全啓発

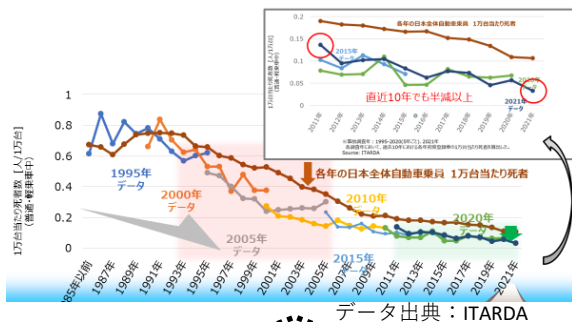
二輪車事故による死亡・重傷の防止には、防具の適切な使用が不可欠である。特に、ヘルメットの脱落防止につながるあご紐の正しい着用や、死亡・重傷事故において上位の損傷部位である胸部を守るプロテクターの利用促進について、国としての全国的な啓発活動を継続・強化していただきたい。

以上

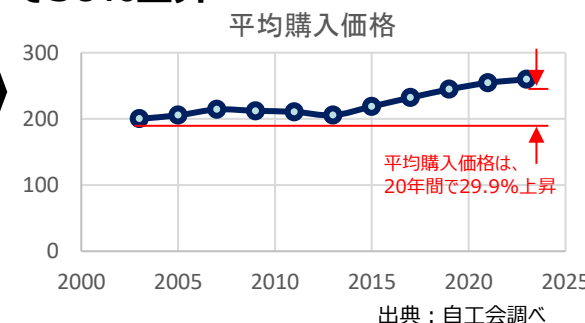
# 1. サポカーのさらなる普及への支援

高齢者をはじめ、経済的な理由から安全運転支援システムを搭載した車両（サポカー）への乗り換えが難しい方が多く、普及が十分に進んでいないのが現状である。より多くの方がサポカーに乗り換えられるよう、補助金や減税措置などの支援策の拡充を検討いただきたい。併せて、新たな安全技術を取り入れた「次世代サポカー制度」の創設についても検討いただきたい。

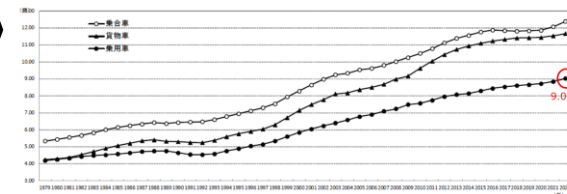
新しい交通安全、対策が入った車程、事故率、事故致死率が低い



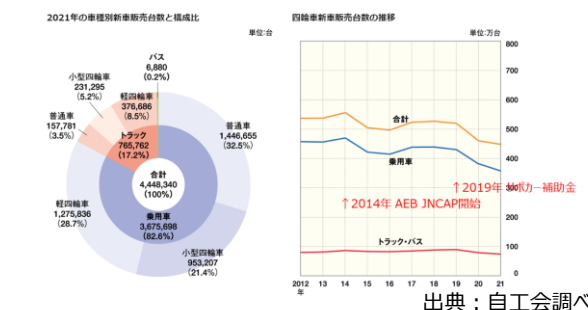
平均価格は、2000年からの20年間で30%上昇



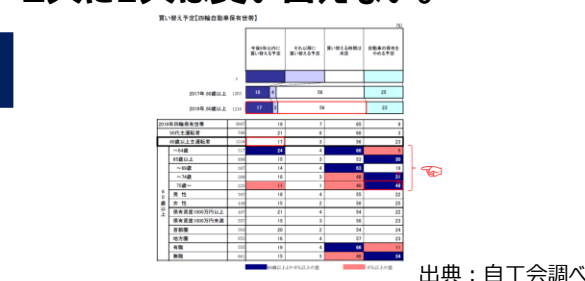
平均車齢は、9.03年、1～2モデル前の車が多数派



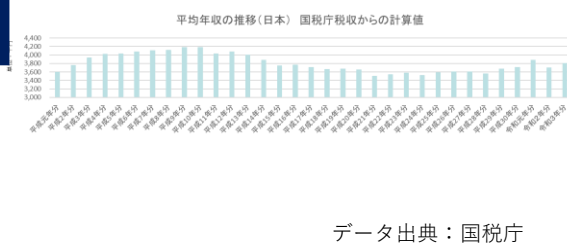
2014年以降、国内販売台数の低下が続いている



25%のユーザーが60歳以降の買替をやめる傾向にある。75歳以上では2人に1人は買い替えない。



日本の平均収入は漸減傾向、車両価格の伸び率に届かない



経済的な理由で新車購入を断念するユーザー（特に高齢者）が多く、サポカーの普及が容易ではない状況



# 1. サポカーのさらなる普及への支援

## ご参考：自工会の交通安全啓発活動

日本自動車工業会HP「自工会の活動・安全」 <https://www.jama.or.jp/operation/safety/>

安全すてきなカーライフ PASSPORT

あなたのカーライフ、もっと安全に、すてきに！進化するクルマ。進化する安全装備。正しく使って、あなたのカーライフをもっと安全に、すてきに楽しみましょう。

サポカーにしませんか？ 2025.9.22リリース

先進技術で安全運転を支援、サポカー啓発コンテンツ。  
愛知県警：  
県内全免許センター、全警察署で上映予定

横断歩行者保護

横断歩行者保護の交通安全動画を通して、ドライバーや歩行者など、道路利用者が自分を見つめなおすきっかけとなり、交通事故の減少につながることを願い、動画を制作しました。

チャイルドシート啓発

チャイルドシートの使用率向上と適正使用の啓発を目的として、親しみの持てるコメディドラマをベースにしたチャイルドシート使用啓発動画を制作しました。

高齢ドライバーの交通安全教育

高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム「いきいき運転講座」について。

梅本まどかと宮城光のセーフティ ライディング

二輪車を“安心・安全”に楽しんでいただくため、事故が発生するメカニズムや回避するために必要な心掛けなどを動画で解説！

## 2. 官民連携と横断的体制の構築

先進技術の社会実装・普及には、路車協調技術やモビリティDXとの連携を推進するための、省庁間の横断的な体制と官民の緊密な協力が不可欠である。このため、交通安全基本計画とモビリティDX戦略との関係をより明確に位置づけるなど、政策間の連携体制を構築していただきたい。

### 進化の方向性(案)

#### サポカー1.0

- ①衝突被害軽減ブレーキ
- ②踏み間違い時加速抑制装置
- ③車線逸脱警報装置
- ④先進ライト

#### + TSR



標識の設置・維持



#### + ACN/AACN



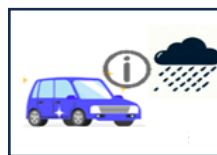
事故自動緊急通報装置

#### 次世代AACN



2028~VRU保護

#### + V2N



交通環境情報

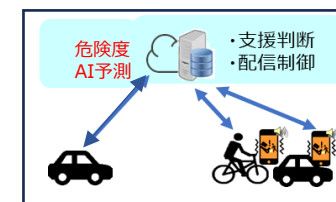


スリップ情報

全体を包含した  
体制やロードマップが必要

### モビリティDX

#### + SDV



(サーバーを介して...)  
・VRU行動予測  
・協調認識による視野拡大等



急アクセルを検知  
(高齢者向けカスタマイズ等)

## 4. 救命体制の強化

交通事故時の迅速な救命には、事故自動緊急通報システム（ACN/AACN）が有効であるが、病院・消防等ステークホルダーへのコスト面での支援も必要であり、普及が進みにくい状況である。政府による上述の普及支援に加え、コールセンターの公設や、コールセンターと消防・救急との連携体制を整備・機能拡充を図り、事故時の初動対応の迅速化に向けた強力な普及支援策を検討いただきたい。

- ◆ e-Call<sup>\*1</sup>導入を進める先進国(欧州等)では公的機関(PSAP<sup>\*2</sup>)を設置し推進
- ◆ 今後の普及を見据え、公的な接続機関(PSAP<sup>\*2</sup>)の設置が必要

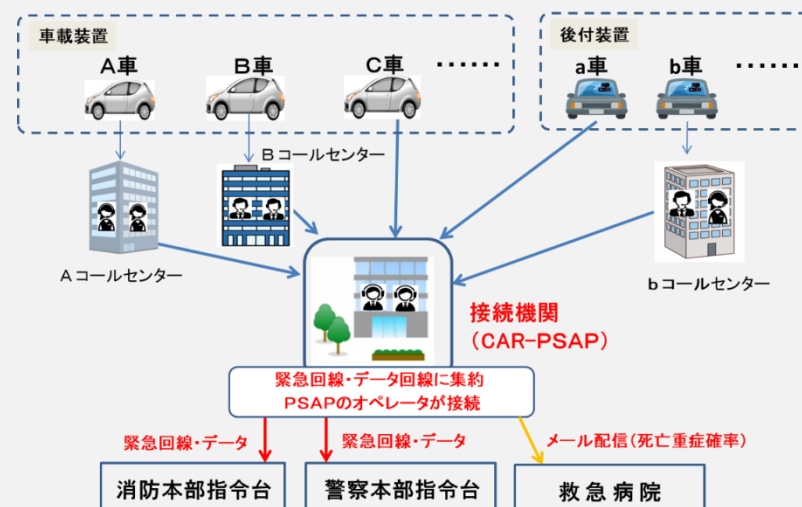
\*1:事故自動緊急通報システムは欧州連合（EU）では、eCall（イーコール）と呼ばれ、2018年4月1日以降、新型車（乗用車、商用車）への搭載が義務化

\*2:Public Safety Answering Point



出典:An Official website of the European Union

事故自動緊急通報の接続イメージ（将来像）



出典:自技会傷害予測による事故自動通報システムの高度化と普遍化に関する検討委員会資料

車両からの通報を一本化し、公的な接続機関(PSAP)を設置する事で消防/警察/救急への要請の迅速化

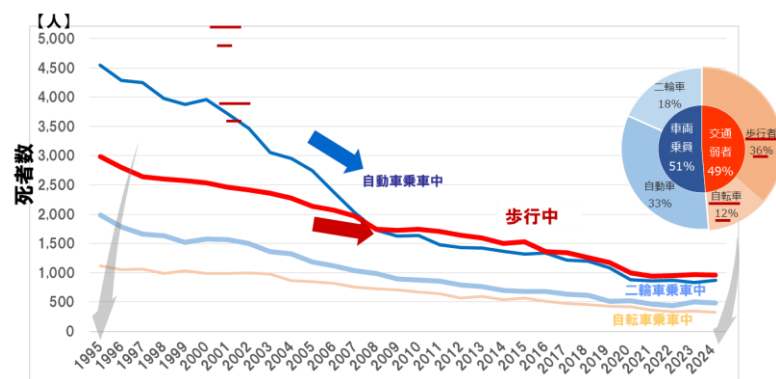


## 5. ネットワーク技術（V2N）を活用した歩行者・自転車対策

歩行者や自転車の交通事故の約半数は、被害者側の違反も一因となっており、ネットワークを活用した注意喚起や警告は有効な事故防止手段と考えられる。これらの観点も踏まえ、路車間通信や車車間通信（V2X）に加え、歩行者・自転車等もネットワークに接続するV2N技術の活用についても、積極的な検討をいただきたい。

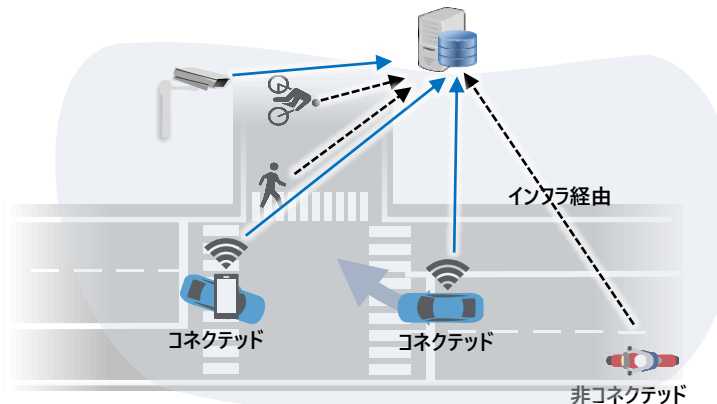
### ◆ネットワーク技術を活用した歩行者・自転車の交通事故対策イメージ

状態別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



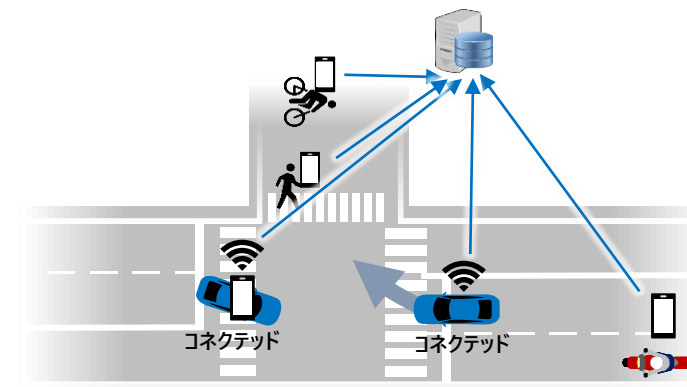
歩行者、自転車、二輪車など  
交通弱者の事故が半分を占め、対策が必要

ネットワーク技術を活用した対策案



#### インフラ連携 システム

V2Iによる注意喚起支援



#### オールコネクテッド システム

V2Nによる車・VRU、双方への注意喚起支援

出典：SIP第3期 スマートモビリティプラットフォームの構築



## 6. 交差点・標識整備

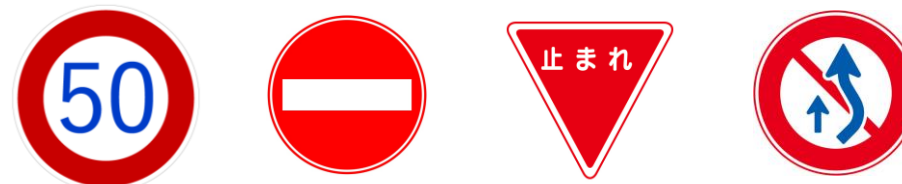
交差点での事故削減には、右折可信号の増設が有効であることから、その実施を検討いただきたい。また、逆走防止や速度規制の標識を車載カメラが正確に認識できる環境の整備も重要である。そのため、標識の適切な場所への設置・維持管理の徹底、カメラに認識しやすいデザインの規格化、さらに認識技術を実証する環境の整備を進めていただきたい。

### ◆交通標識認識システム（TSR）による事故削減効果を高める標識対策



TSRを動作させるためには、車載カメラによる標識認識が不可欠

既に読み取り可の標識



読み取り困難な標識



複雑なイラストは読み取り困難

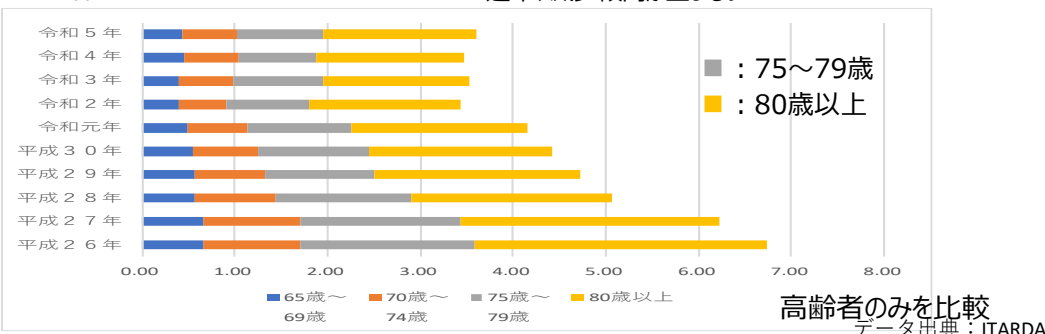
TSRを正しく、効果的に機能させるためには、車載カメラで認識可能な標識の規格整備と適切な場所への設置・維持が不可欠

## 7. 高齢者の安全運転支援

高齢ドライバーの安全確保に向けては、サポートカー限定免許制度や免許更新時の運転技能検査に加え、運転力量に応じてサポカーの積極的な推奨を行う仕組みの導入など、さらなる支援策を検討いただきたい。高齢者が安心して運転を続けられる社会環境の整備に向けて、実効性のある施策を進めていただきたい。

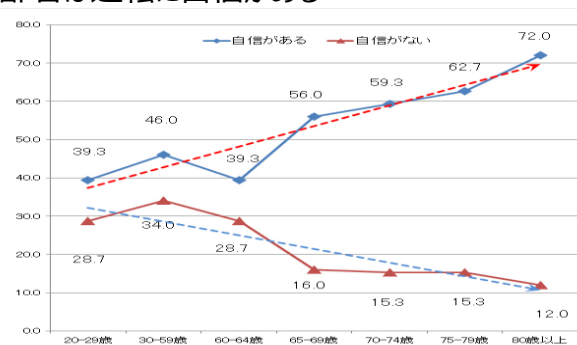
高齢者の踏み間違い事故は、特に75歳以上の事故が多い(倍3則)。

免許保有者 1 万人当たりの事故件数 近年、減少傾向が止まる。



↑ ↓ ギャップがあり、サポカー普及が進まない一因と思われる

高齢者は運転に自信がある



- ・ 高齢になる程自信あり
- ・ 80歳以上で72%

出典：  
MS&ADインターリスク総研(株)  
「高齢者の自動車運転に関する実態と意識」  
(2021年)

[https://www.irric.co.jp/topics/press/2021/0927\\_01.php](https://www.irric.co.jp/topics/press/2021/0927_01.php)

科学的根拠に基づいた判断

運動能力と踏み間違いのリスクは統計的に解明されてきている。



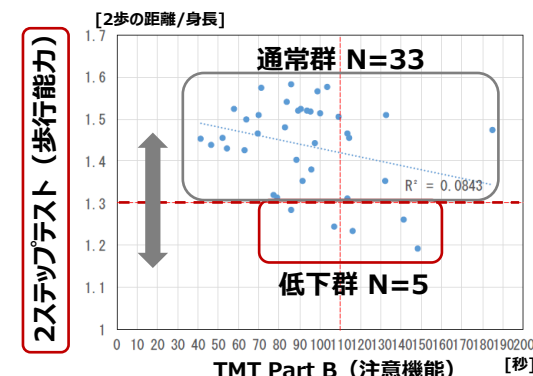
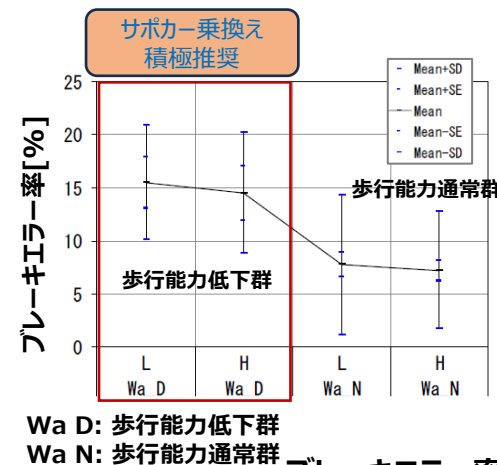
2ステップテスト  
(歩行能力)



立ち上がりテスト  
(下肢脚力)



Trail Making Test  
(注意機能)



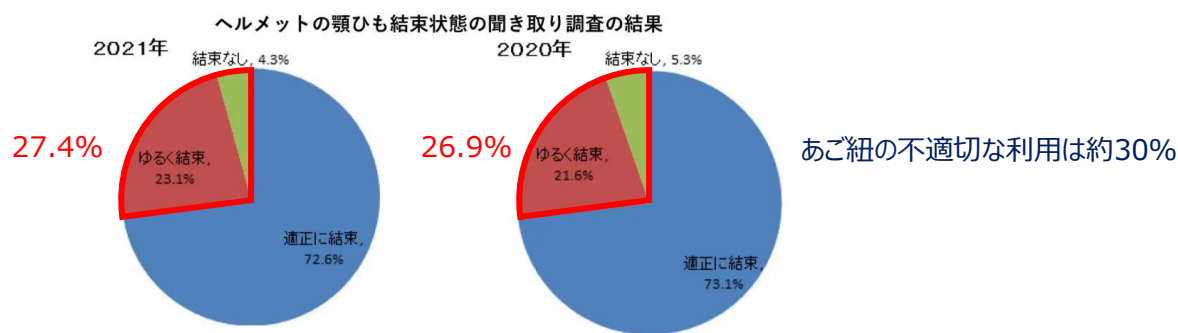
ブレーキエラー率 歩行能力による比較

科学的な根拠に基づいた力量判断の導入 (例) ブレーキペダルの踏み間違い

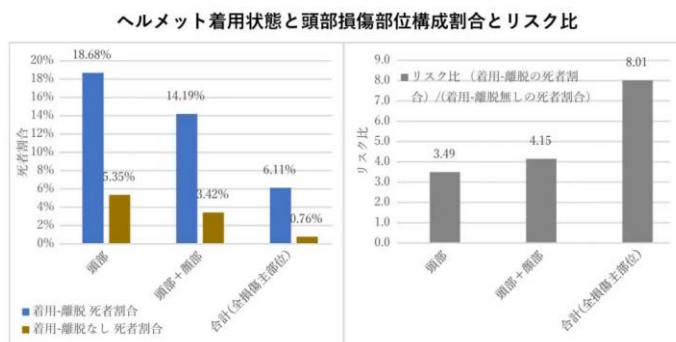
## 8. 二輪車への交通安全啓発

二輪車事故による死亡・重傷の防止には、防具の適切な使用が不可欠である。特に、ヘルメットの脱落防止につながるあご紐の正しい着用や、死亡・重傷事故において上位の損傷部位である胸部を守るプロテクターの利用促進について、国としての全国的な啓発活動を継続・強化していただきたい。

### ◆ヘルメットのあご紐の正しい利用



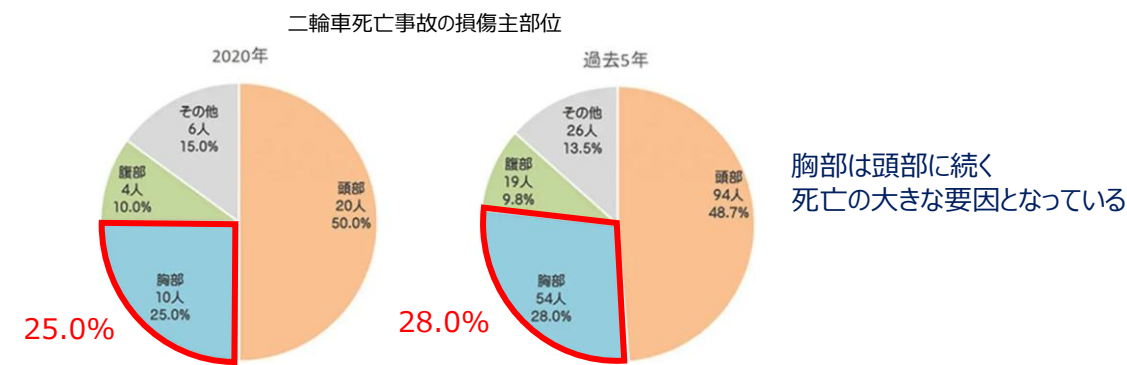
出典：警視庁「二輪車利用者に対するヘルメット及び胸部プロテクターの着用状況調査結果」



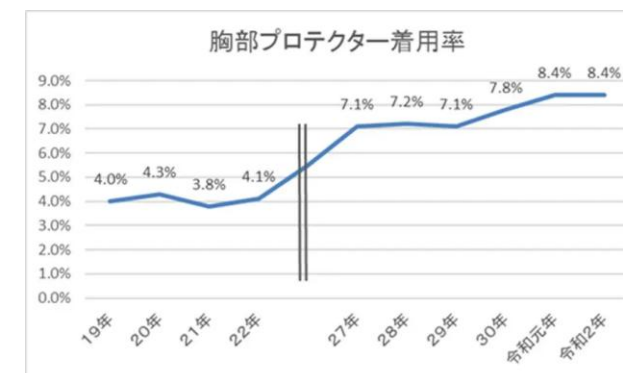
出典：一般社団法人日本自動車工業会、公益財団法人交通事故総合分析センター  
「二輪車事故の特徴分析による事故・死傷者数の低減研究-二輪車の単独事故の特徴-」

ヘルメット離脱の有無で死亡リスクは8倍変わる  
あご紐の正しい利用が極めて重要

### ◆胸部プロテクターの利用



出典：警視庁「二輪車の交通死亡事故統計（2020年中）」



プロテクターの着用率は  
いまだ低いまま

出典：警視庁「二輪車用ヘルメットのあごひも及び胸部プロテクターの着用状況調査結果」