

令和6年度（2024年度）

① 事後評価分析

（車両安全対策による削減目標の達成状況の評価分析）

分析結果

調査実施内容の骨子

- 交通安全基本計画及び交政審報告書における交通事故削減目標の達成状況の2025年の中間報告（交政審報告書発行）に向けて、車両安全対策による交通事故死者数および重傷者数の削減状況を把握するため事後評価を実施する。

本年度の事後評価実施概要

第1回車両安全対策
検討会で審議済み

事後評価の概要

交通事故削減目標の達成に向け、車両安全対策による交通事故死者数および重傷者数の削減目標に対する達成状況を把握するため、各装置の事故削減効果を評価する。

評価対象

方針：前回（2020年度）の事後評価の基準年（2010年）以降に基準の新規開始、適用車種拡大または基準強化が進んだ対策、かつ事故データから分析可能と考えられるもの（※）を評価対象とする。 ※サイバーセキュリティ関連等、マクロデータでは対象事故の抽出が困難と考えられるものを除く。

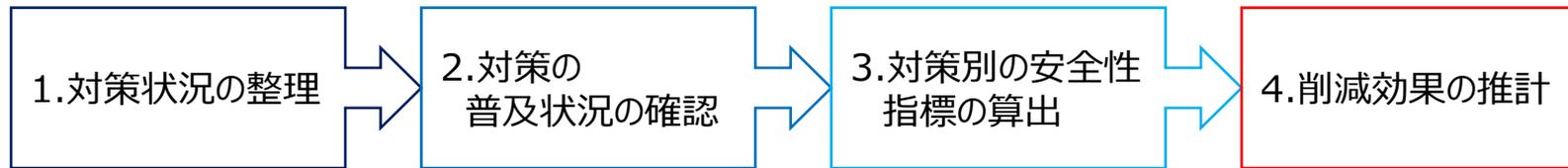
衝突安全対策（被害軽減対策）

前面衝突基準	フルラップ前面衝突基準	開始：1994、直近の基準強化：2023
	オフセット前面衝突基準	開始：2007、直近の基準強化：2023
側面衝突基準		開始：1998、直近の基準強化：2022
	ポール側面衝突基準	開始：2018、直近の基準強化：2023
歩行者保護基準	頭部	開始：2005、直近の基準強化：2019
	脚部	開始：2013、直近の車種拡大：2019
突入防止装置（大型車等）		開始：1992、直近の基準強化：2021
前部潜り込み防止装置（大型車等）		開始：2011
シートベルトリマインダ		開始：2005、直近の基準強化：2020

予防安全対策

アンチロックブレーキ	四輪車用	開始：1991、直近の車種拡大：2018
	二輪車用	開始：2018
横滑り防止装置		開始：2012、直近の車種拡大：2018
車両安定性制御装置		開始：2014、直近の車種拡大：2021
衝突被害軽減ブレーキ	大型車用	開始：2014、直近の車種拡大：2021
	乗用車用	開始：2021
車線逸脱警報装置（大型車用）		開始：2017、直近の車種拡大：2021
オートライト		開始：2020
後退時車両直後確認装置		開始：2022
側方衝突警報		開始：2022

事後評価分析は、ITARDA交通事故統合データベースを使用し、以下の手順で分析する。



1. 対策状況の整理

- 基準の適合状況を、基準適用時期および車両の初度登録年月を用いて群分けして整理
 - 基準に適合しているもの（適合）
 - 基準に適合していないもの（非適合）
 - 区分が困難なもの（適合・非適合が混合しているもの）

2. 対策の普及状況の確認

- 保有台数統計から、対策別の普及率を算出

3. 対策別の安全性指標の算出

- 事故データより対策別の安全性指標（致死率、保有台数あたりの事故件数）を算出

4. 削減効果の推計

- 評価年(2023年)の対策別の保有台数構成が評価対象年（2020年）と同等であったと仮定した場合の死者数・重傷者数と、実際の死者数・重傷者数の差分から削減効果を推計

※ 車両安全対策の評価において、基準適合状況の有無以外(運転特性、走行距離他)は同条件と仮定して推計する

【参考】事後評価方法例（2020年度の実施結果より）

1. 基準策定・施行状況の整理



2. 普及状況の確認



3. 適合区分別の安全性指標の確認



4. 削減効果の推計

※ 「フルラップ・オフセット前面衝突基準」の評価手順を例示

1. 基準策定・施行状況の整理



・フルラップ **非適合**
・オフセット **非適合**



・フルラップ **混合**
・オフセット **非適合**



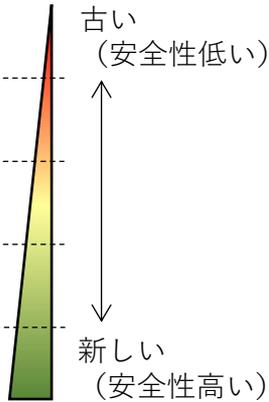
・フルラップ **適合**
・オフセット **非適合**



・フルラップ **適合**
・オフセット **混合**



・フルラップ **適合**
・オフセット **適合**

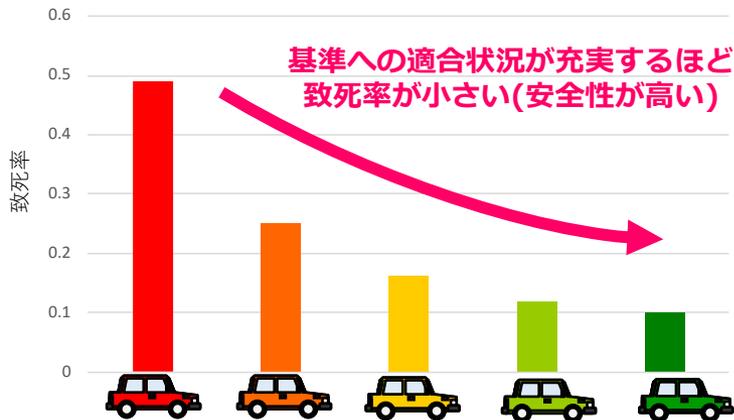


2. 普及状況の確認



フルラップとオフセット適合の車両の普及が促進

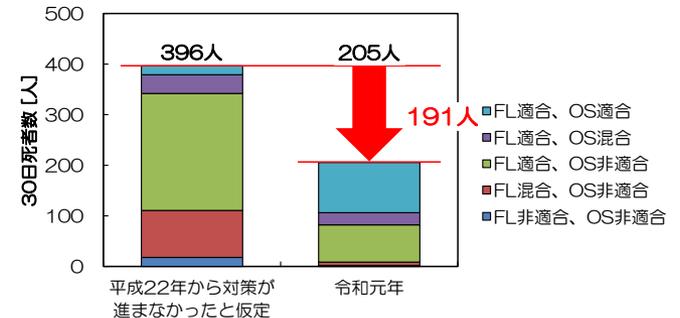
3. 適合区分別の安全性指標の確認



4. 削減効果の推計

もしも平成22年と令和元年の適合状況別の車両保有構成が同じだったら？
396人から191人削減されたものと推測（差分＝普及の効果）

(例)乗用車を対象とした結果例



第2回車両安全対策検討会の報告概要

第2回車両安全対策
検討会で審議済み

まとめ

- 第1回車両安全対策検討会にてご審議頂いた内容に則し、衝突安全対策の事故削減効果を分析した。
- その結果、衝突安全対策により、死者数179人、重傷者数708人の削減効果が見込まれた。詳細は、以下の通り。

	前面衝突 基準	側面衝突 基準	歩行者 保護基準	RUP	FUP	SBR	小計
死者削減数	64	3	109	1	1	1	179
重傷者削減数	325	13	360	1	5	4	708

※削減数は引き続き検討中のため、暫定値

参考：年間30日以内死者数 2020年:3416人 2023年:3263人(-153人)
年間重傷者数 2020年:27775人 2023年:27636人(-139人)

第2回車両安全対策検討会での意見と今後の方針

番号	委員からのご意見	回答と今後の方針
1	死者の削減数があるが、その下では実際の削減数が書いてある。見積もられた削減数が実際よりも大きいことはどう解釈すればいいのか。	本推計では、「2020年から車両安全対策を行わなかった場合の2023年の死者数等（推計値※）」と「2023年の死者数等（推計値※）」の差分を削減効果としている。 ※車両安全対策のみによる削減効果を評価するため、交通量や保有台数の変化、安全性指標のばらつきの影響などを排除 一方、実際の死者数等の削減数は、車両安全対策以外の要因を多く含んでおり、コロナ禍であった「2020年の実際の死者数等」よりも「2020年から車両安全対策を行わなかった場合の2023年の死者数等（推計値）」が大きくなった結果、実際の削減数よりも推計した削減効果が大きな数値となったと考えられる。（詳細はp19参照）
2	普及率をみると歩行者対策は前面衝突よりも小さいにも関わらず、歩行者の死者削減数が前面衝突よりもかなり大きい数字になっているのはなぜか。必要に応じてそういう点も付記するとよいのではないか。	歩行者対策のほうが、普及率の差分が大きいためと考えられる。ご指摘を踏まえ、分析時の留意点として、検討を進めていきたい。
3	FUP、RUPの効果があまり出ていないところはどう理解すればいいか。	潜り込んだか否かを直接抽出できないため、潜り込んだと思われる事故(追突など)に絞り込みを図っている。ご指摘の通りデータ数が少ないことや乗用車のコンパチ等も影響している可能性がある。いただいたご指摘も踏まえ、引き続き検討していきたい（来年度以降の可能性あり）。
	FUPとRUPの効果について、潜り込んだときの状況を見る必要があるのではないか。	
	FUPについては乗用車とのコンパチの考え方が重要と思う。	
	FUPとRUPについてデータの取り方や数が少ないことも影響するのではないか。	
4	今は死者数、重傷者の低減数として考えているが、今後は、後遺障害者についてもどう推移しているのかを考える必要があるのではないか。	今は、死者数、重傷者を見ているが、後遺障害者の観点については、将来課題の一つとして考えられる。
5	重傷について、AISなどで傷害を詳細に見ていかないと、対策に繋がられないのではないか。	現状、マクロ事故データではAISを見ることはできないと考えるが、将来課題の一つとして考えられる。
6	シートベルトリマインダについて、後席のほうが効果が出ると思うので、後席も検討してはどうか。	後席の事故数自体が少ないと予想されるため、効果の算出が難しい可能性がある（来年度以降の可能性あり）。
7	今後の予定で予防安全をやるとなっているが、シーンで対象、非対象となると思う。そういうところまで考慮するのか。	事故データで絞り込めるレベルとなるが、シーンについては検討課題と考えている（乗用AEBSについて、シーン別に第3回車両安全対策検討会にて分析を行う）。
8	前突と歩行者の数字が昨年イレギュラーな数値になっているが、今年はどういう傾向なのか。このイレギュラーな数値が分析結果に影響を与えるのではないか。	現時点では、今年の傾向はわからないが、単年のイレギュラーな数値が分析結果に影響する可能性を考慮して、分析では複数年の平均化した値を使用している。

今回の実施内容

概要

- 予防安全対策の事後評価を実施
- 対策の整理、主な対象事故の絞り込み条件については、令和2年度に実施した事後評価を踏襲して実施

アンチロックブレーキ(ABS)	四輪車用	開始：1991、直近の車種拡大：2018
	二輪車用	開始：2018
横滑り防止装置(ESC)		開始：2012、直近の車種拡大：2018
車両安定性制御装置(EVSC)		開始：2014、直近の車種拡大：2021
衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)	大型車用	開始：2014、直近の車種拡大：2021
	乗用車用	開始：2021
車線逸脱警報装置（大型車用）(LDW)		開始：2017、直近の車種拡大：2021
オートライト		開始：2020
後退時車両直後確認装置(バックカメラ)		開始：2022
側方衝突警報(BSIS)		開始：2022

確認いただきたい点

- 対策の整理状況
- 削減効果

削減効果：2020年から対策が進まなかった場合の死者数(重傷者数)と2023年死者数(重傷者数)との差分

対策の整理状況 1

ABS

車種	非適合	混合	適合
乗用(定員10人以上, GVW5t以下)	~2015/8	2015/9~2017/1	2017/2~
乗用(定員10人以上, GVW5t超12t以下)	~2016/1	2016/2~2018/1	2018/2~
貨物(GVW3.5t以下)	~2015/8	2015/9~2017/1	2017/2~
貨物(GVW3.5t超20t以下)	~2016/1	2016/2~2018/1	2018/2~
貨物(GVW20t超22t以下)	~2015/8	2015/9~2018/10	2018/11~
貨物(GVW22t超)	~2014/10	2014/11~2017/8	2017/9~
軽貨物	~2016/1	2016/2~2018/1	2018/2~
自動二輪	~2018/9	2018/10~2021/9	2021/10~

ESC・EVSC

車種	非適合	混合	適合
乗用(定員9人以下)	~2012/9	2012/10~2014/9	2014/10~
乗用(定員10人以上, GVW5t以下)	~2015/8	2015/9~2017/1	2017/2~
乗用(定員10人以上, GVW5t超12t以下)	~2019/10	2019/11~2021/10	2021/11~
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	~2014/10	2014/11~2017/8	2017/9~
軽乗用	~2014/9	2014/10~2018/1	2018/2~
貨物(GVW8t以下)	~2019/10	2019/11~2021/10	2021/11~
貨物(GVW8t超20t以下)	~2018/10	2018/11~2021/10	2021/11~
貨物(GVW20t超22t以下)	~2016/10	2016/11~2018/10	2018/11~
貨物(GVW22t超)	~2014/10	2014/11~2017/8	2017/9~
トラクタ(GVW13t超)	~2014/10	2014/11~2018/8	2018/9~
軽貨物	~2019/10	2019/11~2021/10	2021/11~

対策の整理状況 2

大型LDWS

車種	非適合	混合	適合
乗用(定員10人以上, GVW12t以下)	~2019/10	2019/11~2021/10	2021/11~
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	~2017/10	2017/11~2019/10	2019/11~
貨物(GVW3.5t超8t以下)	~2019/10	2019/11~2021/10	2021/11~
貨物(GVW8t超20t以下)	~2018/10	2018/11~2021/10	2021/11~
貨物(GVW20t超22t以下)	~2018/10	2018/11~2020/10	2020/11~
貨物(GVW22t超)	~2017/10	2017/11~2019/10	2019/11~
トラクタ13t超	~2018/10	2018/11~2020/10	2020/11~

乗用AEBS

車種	非適合	混合	適合
乗用(定員9人以下)	~2021/10	2021/11~2026/6	2026/7~
軽乗用	~2021/10	2021/11~2026/6	2026/7~
貨物(GVW3.5t以下)	~2021/10	2021/11~2026/6	2026/7~
軽貨物	~2021/10	2021/11~2026/6	2026/7~

※2023年(最新集計年)時点の装備状況は、混合車群に含まれる

大型AEBS

車種	非適合	混合	適合
乗用(定員10人以上, GVW12t以下)	~2019/10	2019/11~2021/10	2021/11~
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	~2014/10	2014/11~2017/8	2017/9~
貨物(GVW3.5超8t以下)	~2019/10	2019/11~2021/10	2021/11~
貨物(GVW8t超20t以下)	~2018/10	2018/11~2021/10	2021/11~
貨物(GVW20t超22t以下)	~2016/10	2016/11~2018/10	2018/11~
貨物(GVW22t超)	~2014/10	2014/11~2017/8	2017/9~
トラクタ(GVW13t超)	~2014/10	2014/11~2018/8	2018/9~

対策の整理状況 3

バックカメラ

車種	非適合	混合	適合
乗用(定員9人以下)	~2022/4	2022/5~2024/4	2024/5~
乗用(定員10人以上)	~2022/4	2022/5~2024/4	2024/5~
軽乗用	~2022/4	2022/5~2024/4	2024/5~
貨物(GVW3.5t以下)	~2022/4	2022/5~2024/4	2024/5~
貨物(GVW3.5t超)	~2022/4	2022/5~2024/4	2024/5~
軽貨物	~2022/4	2022/5~2024/4	2024/5~

※2023年(最新集計年)時点の装備状況は、混合車群に含まれる

オートライト

車種	非適合	混合	適合
乗用(定員11人未満)	~2020/3	2020/4~2021/9	2021/10~
乗用(定員11人以上)	~2021/3	2021/4~2023/9	2023/10~
軽乗用	~2020/3	2020/4~2021/9	2021/10~
貨物(GVW3.5t以下)	~2020/3	2020/4~2021/9	2021/10~
貨物(GVW3.5t超)	~2021/3	2021/4~2023/9	2023/10~
軽貨物	~2020/3	2020/4~2021/9	2021/10~

BSIS

車種	非適合	混合	適合
貨物(GVW8t超)	~2022/4	2022/5~2024/4	2024/5~

※2023年(最新集計年)時点の装備状況は、混合車群に含まれる

調査対象装備と集計条件

装備名		事故類型	主な対象事故条件
ABS(四輪・二輪)		車両相互・車両単独・人対車両	自転車行動類型(直進中/減速中+急停止)
ESC・EVSC		車両相互・車両単独・人対車両	路面状態(舗装「凍結、積雪、湿潤」+非舗装) 道路線形(カーブ)
大型LDWS		車両相互・車両単独・人対車両 ※1	自転車危険認知速度(50km/h超) 衝突地点(自転車線以外) 人的要因(発見の遅れ+判断の誤り)
大型AEBS		車両相互・車両単独 ※2	自転車行動類型(直進中)
乗用AEBS	対車両	車両相互・車両単独 ※2	自転車行動類型(直進中)
	対歩行者	人対車両 ※3	自転車行動類型(直進中)
バックカメラ		車両相互・車両単独・人対車両	自転車行動類型(後退中) 人的要因(発見の遅れ)
オートライト		車両相互・車両単独・人対車両	時間帯(夜) 自転車行動類型(直進中) 自転車ライト(消灯中) 人的要因(発見の遅れ)
BSIS		車両相互 ※4	相手車(自転車) 人的要因(発見の遅れ+判断の誤り)

※1. 車両相互(正面衝突+すれ違い+その他)・車両単独(路外逸脱+工作物)・人対車両

※2. 車両相互(追突)・車両単独(駐車車両)

※3. 人対車両(横断中)

※4. 車両相互(左折中、左への進路変更)

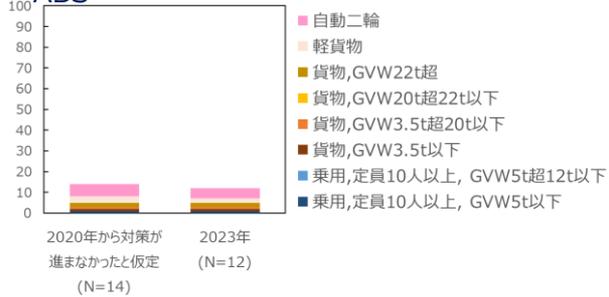
削減効果の算出結果(死者数)

概要

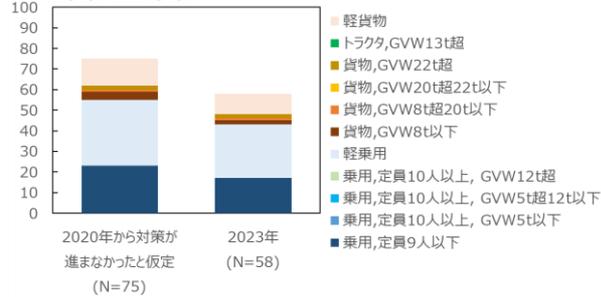
	ABS	ESC・EVSC	大型LDWS	乗用AEBS		大型AEBS	バックカメラ	オートライト	BSIS	小計
				対車両	対歩行者					
死者削減数	2	17	1	6	50	5	1	3	2	87

詳細

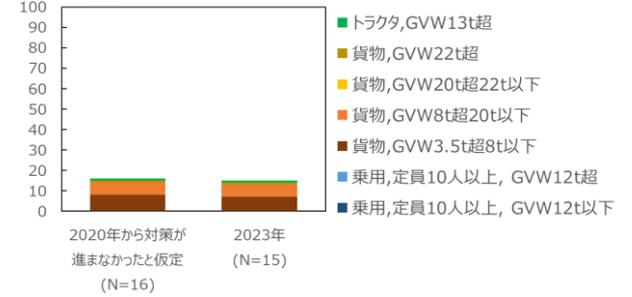
ABS



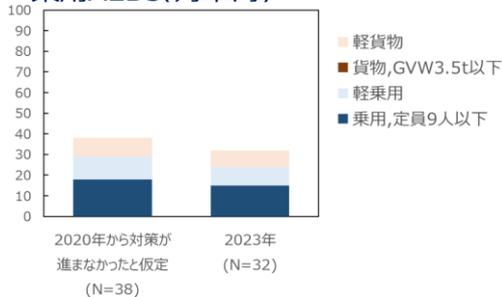
ESC・EVSC



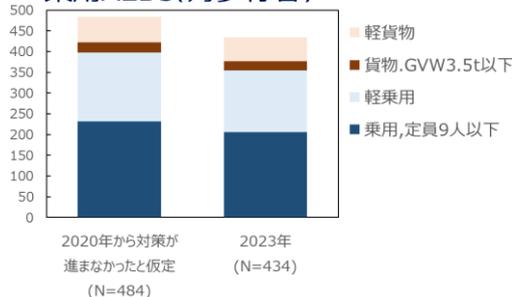
大型LDWS



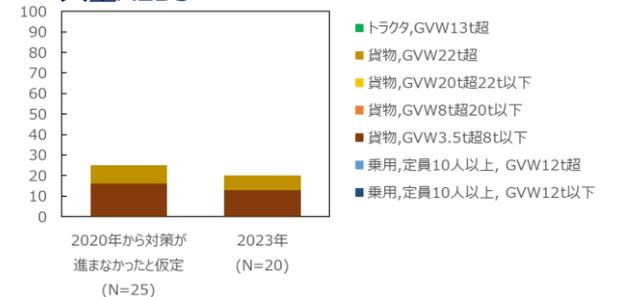
乗用AEBS(対車両)



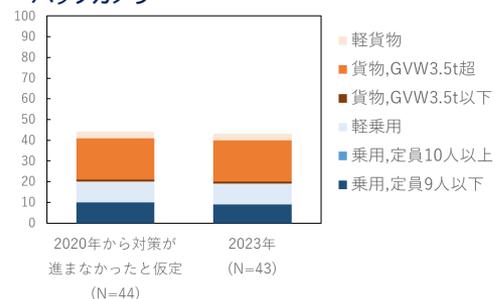
乗用AEBS(対歩行者)



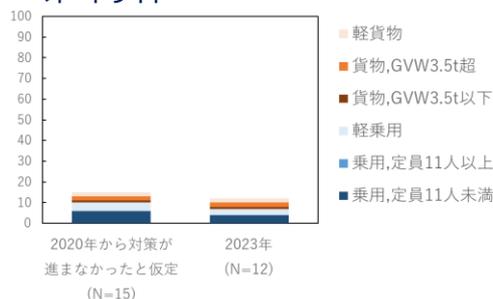
大型AEBS



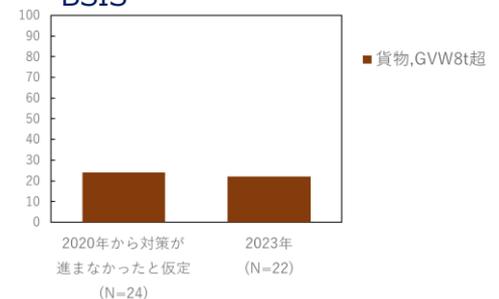
バックカメラ



オートライト



BSIS



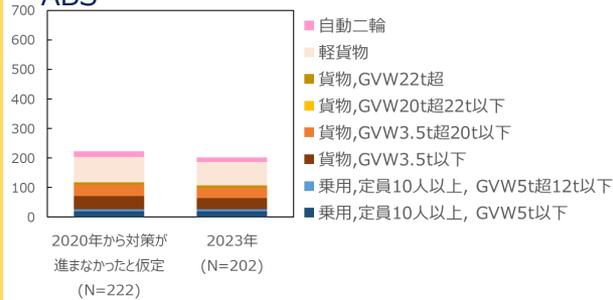
削減効果の算出結果(重傷者数)

概要

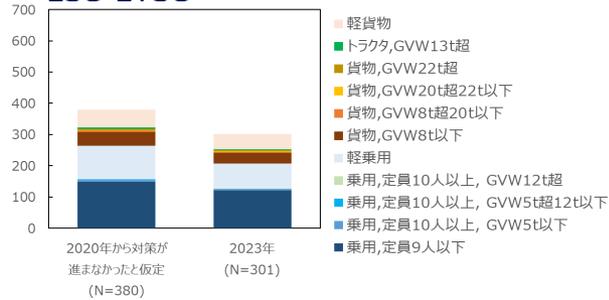
	ABS	ESC・EVSC	大型LDWS	乗用AEBS		大型AEBS	バックカメラ	オートライト	BSIS	小計
				対車両	対歩行者					
重傷者削減数	20	79	4	118	180	27	57	28	4	517

詳細

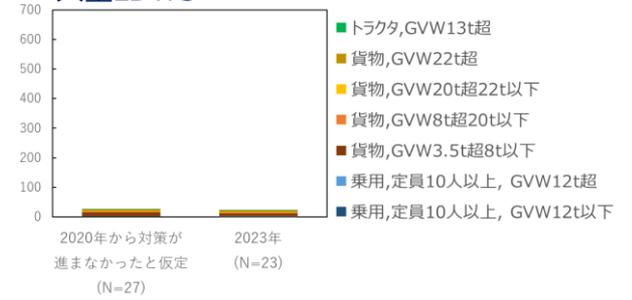
ABS



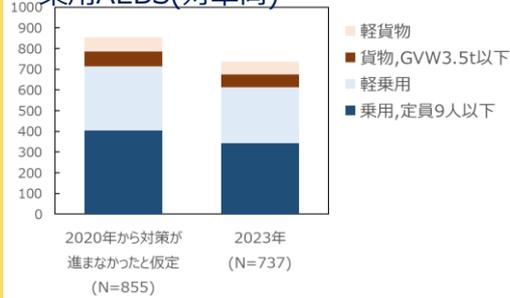
ESC・EVSC



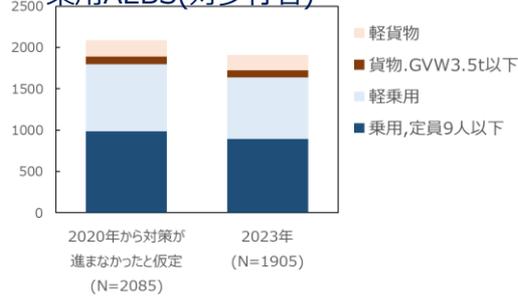
大型LDWS



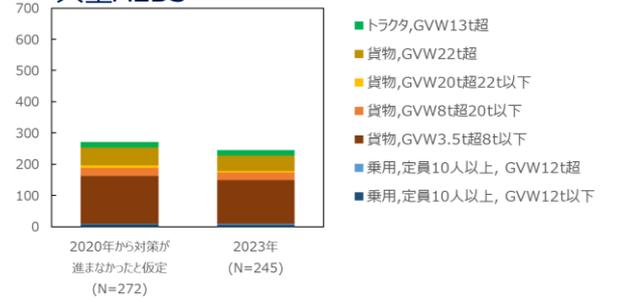
乗用AEBS(対車両)



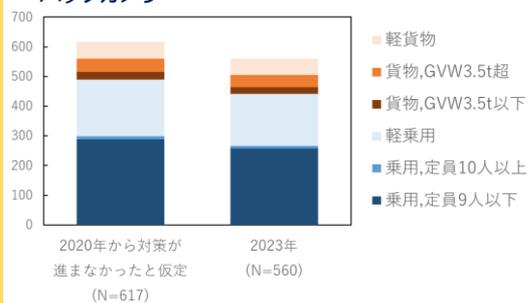
乗用AEBS(対歩行者)



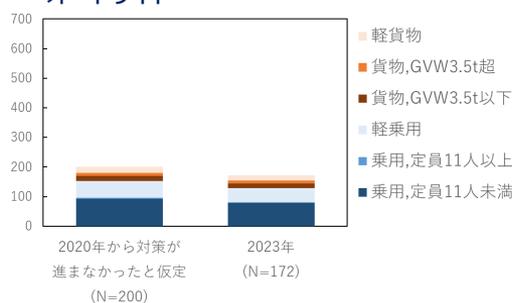
大型AEBS



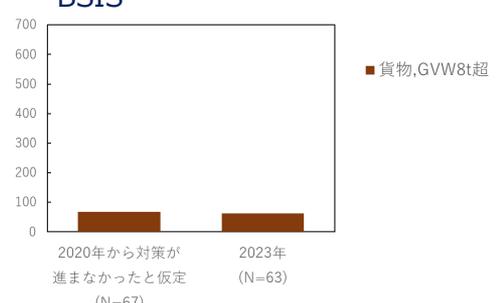
バックカメラ



オートライト



BSIS



装置間の重複の影響

概要

- 事故の集計条件の包含関係を基に、装置の効果が重複して計上される主な部分を精緻化した。
- 重複の影響を考慮した結果、死者削減数は209人、重傷者削減数は922人となった。

重複考慮前

分類	装置名	死者削減数	重傷者削減数
衝突安全対策	前面衝突基準	64	325
	側面衝突基準	3	13
	歩行者保護基準	109	360
	RUP	1	1
	FUP	1	5
	SBR	1	4
予防安全対策	ABS	2	20
	ESC・EVSC	17	79
	大型LDWS	1	4
	乗用AEBS(対車両)	6	118
	乗用AEBS(対歩行者)	50	180
	大型AEBS	5	27
	バックカメラ	1	57
	オートライト	3	28
	BSIS	2	4
	小計		266

重複考慮後

分類	装置名	死者削減数	重傷者削減数
前面衝突対策	前面衝突基準	64	325
	乗用AEBS(対車両)		
	FUP		
対歩行者対策	歩行者保護基準	109	360
	乗用AEBS(対歩行者)		
その他の安全対策	側面衝突基準	3	13
	RUP	1	1
	SBR	1	4
	ABS	2	20
	ESC・EVSC	17	79
	大型LDWS	1	4
	大型AEBS	5	27
	バックカメラ	1	57
	オートライト	3	28
	BSIS	2	4
小計		209	922

参考：前面衝突対策，歩行者対策の集計条件

前面衝突対策

	前面衝突基準	乗用AEBS(対車)	FUP	比較結果
事故類型	車両相互 車両単独	車両相互(追突) 車両相互(駐車車両)	車両相互(正面衝突)	前面衝突に包含
車種組み合わせ	四輪 × 乗用(定員10人以下) 軽乗用 軽貨物 貨物(GVW3.5t以下)	四輪 × 乗用(定員9人以下) 軽乗用 軽貨物 貨物(GVW3.5t以下)	貨物(GVW8t超) × 乗用(定員9人以下) 軽乗用 軽貨物 貨物(GVW3.5t以下)	前面衝突に包含
衝突部位	車両前面	限定なし	限定なし	AEBSやFUPの事故形態は衝突部位が前面に限られると考えられるため、前面衝突に包含されると考える。
行動類型	限定なし	直進	限定なし	AEBS：前面衝突に包含 FUP：前面衝突と同じ

歩行者保護対策

	歩行者保護基準	乗用AEBS(対歩行者)	比較結果
事故類型	人対車両	人対車両(横断中)	歩行者保護基準に包含
衝突部位	車両前面	限定なし	AEBSは限定なしであるが、AEBSでは行動類型を直進としているため、歩行者は車両前面に衝突すると考えられる。そのため衝突部位は歩行者保護基準と同じと考えられる。
行動類型	限定なし	直進	歩行者保護基準に包含
対象車種	乗用(定員10人以下) 軽乗用 軽貨物 貨物(GVW3.5t以下)	乗用(定員9人以下) 軽乗用 軽貨物 貨物(GVW3.5t以下)	歩行者保護基準に包含

まとめ1

まとめ

- 第1回車両安全対策検討会にてご審議頂いた内容に則し、車両安全対策(予防安全、衝突安全)の事故削減効果(2023年の対策別の保有台数構成が2020年と同等であったと仮定した場合の2023年の死者数・重傷者数推計値と、2023年の実際の死者数・重傷者数との差分)を分析した。
- 衝突安全対策により、死者数179人、重傷者数708人の削減効果が見込まれた。
- 予防安全対策により、死者数87人、重傷者数517人の削減効果が見込まれた。
- 合計で、死者数266人、重傷者数1225人の削減効果が見込まれた。

衝突安全対策による削減効果	前面衝突基準	側面衝突基準	歩行者保護基準	RUP	FUP	SBR	小計
死者削減数	64	3	109	1	1	1	179
重傷者削減数	325	13	360	1	5	4	708

予防安全対策による削減効果	ABS	ESC・EVSC	大型LDWS	乗用AEBS		大型AEBS	バックカメラ	オートライト	BSIS	小計
				対車両	対歩行者					
死者削減数	2	17	1	6	50	5	1	3	2	87
重傷者削減数	20	79	4	118	180	27	57	28	4	517

参考： 年間30日以内死者数 2020年:3416人 2023年:3263人(-153人)
年間重傷者数 2020年:27775人 2023年:27636人(-139人)

まとめ2

まとめ

- 装置間の集計条件の包含関係を基に、重複の影響を考慮した結果、死者数209人、重傷者数922人の削減効果が見込まれた。

分類	装置名	死者削減数	重傷者削減数
前面衝突対策	前面衝突基準	64	325
	乗用AEBS(対車両)		
	FUP		
対歩行者対策	歩行者保護基準	109	360
	乗用AEBS(対歩行者)		
その他の安全対策	側面衝突基準	3	13
	RUP	1	1
	SBR	1	4
	ABS	2	20
	ESC・EVSC	17	79
	大型LDWS	1	4
	大型AEBS	5	27
	バックカメラ	1	57
	オートライト	3	28
	BSIS	2	4
小計		209	922

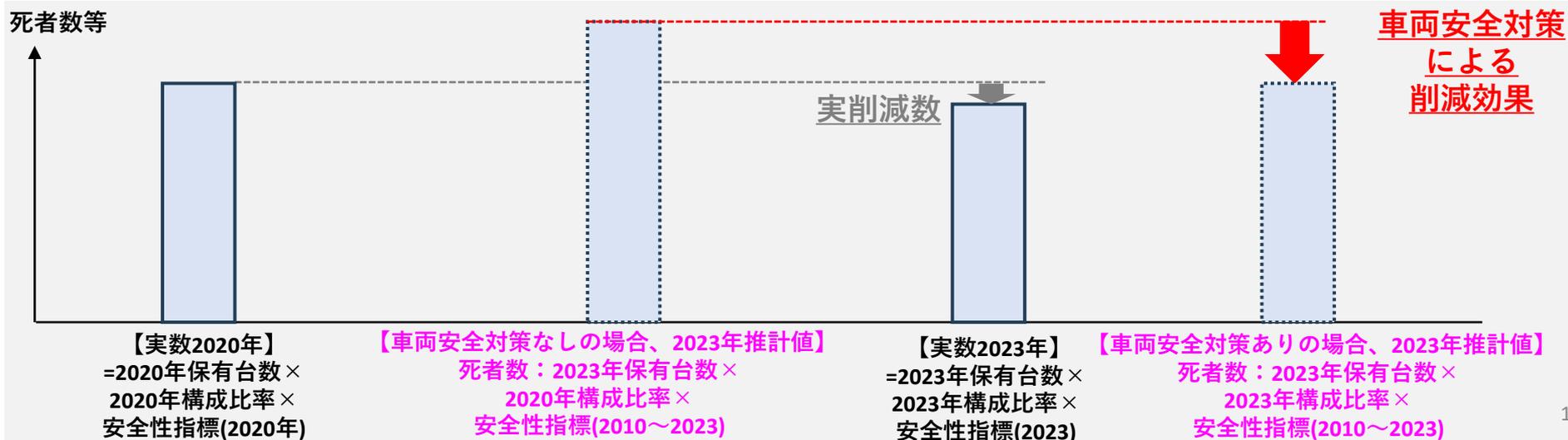
今後の課題

- 非基準の装置を含めた事後評価

参考：事後評価における削減効果の算出方法イメージ

推計した削減効果が実際の削減数よりも大きい理由

- 本推計では、「2020年から車両安全対策を行わなかった場合の2023年の死者数等（推計値）」と「2023年の死者数等（推計値）」の差分を削減効果としている。
- 前者は、保有台数（2023年）×保有台数構成比率（2020年）×安全性指標（2010年から2023年）で算出し、後者は、保有台数（2023年）×保有台数構成比率（2023年）×安全性指標（2010年から2023年）で算出することにより、交通量や保有台数の変化、安全性指標のばらつきの影響を排除し、車両安全対策（基準に適合する車両の全保有台数に占める割合の増加）のみの効果を推計したものとなっている。
- 一方、実際の死者数等の削減数は、保有台数や社会情勢の変化など、車両安全対策以外の要因を多く含む。コロナ禍であった2020年は、交通量が少なかった等の理由により、平年に比べて安全性指標も小さかったと考えられることから、「2020年の実際の死者数等」よりも「2020年から車両安全対策を行わなかった場合の2023年の死者数等（推計値）」が大きくなった結果、実際の削減数よりも推計した削減効果が大きな数値となったと考えられる。



参考：保有台数、交通量の推移

概要

- 保有台数は過去数年間にわたり増加傾向。
- 他方で、交通量はコロナ禍の影響を受け2020年に急減。

自動車保有台数の推移

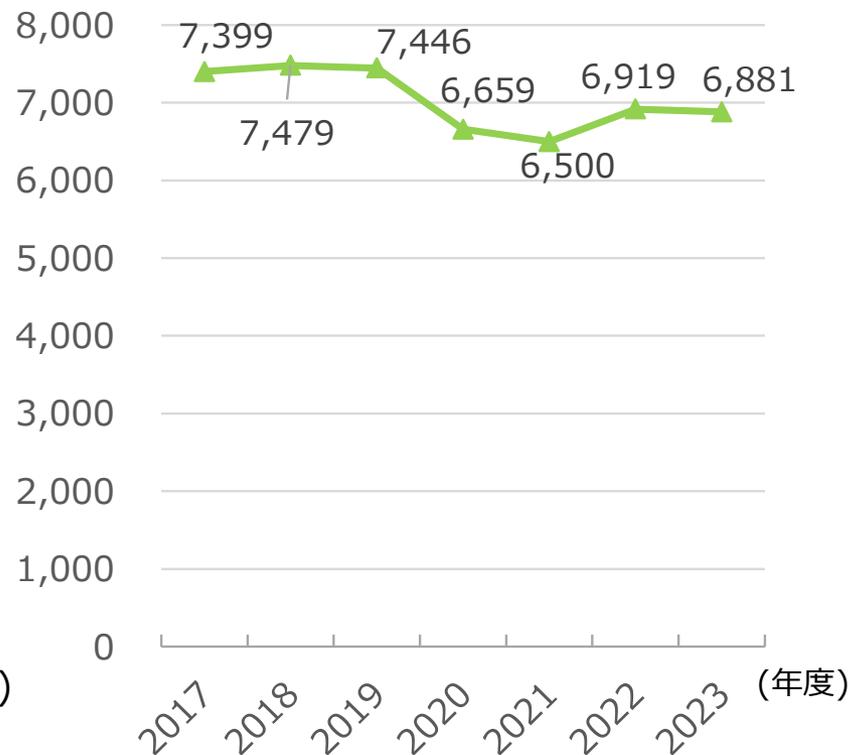
(千台)



出典：わが国の自動車保有動向

交通量(走行キロ)の変化

億キロ



出典：自動車燃料消費量調査

参考資料 1

(普及率・安全性指標・削減効果)

ABS

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		適合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	適合
乗用(定員10人以上, GVW5t以下)	25.5	39.8	2798658	1671	466246	180	0.60	0.39
乗用(定員10人以上, GVW5t超12t以下)	13.3	21.8	1292825	1108	86365	33	0.86	0.38
貨物(GVW3.5t以下)	27.5	43.8	35768506	25500	5677821	1982	0.71	0.35
貨物(GVW3.5t超20t以下)	14.5	25.9	37993288	24364	3022182	1111	0.64	0.37
貨物(GVW20t超22t以下)	11.5	24.8	772068	608	53739	15	0.79	0.28
貨物(GVW22t超)	23.9	38.7	4704375	3173	790510	257	0.67	0.33
軽貨物	14.5	29.0	100494019	39482	7833098	1765	0.39	0.23
自動二輪	0.0	16.1	22614219	2825	605063	47	0.12	0.08

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合
 予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出
 実データは2010年～2023年合計値
 貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員10人以上, GVW5t以下)	120	128	8	0	1
乗用(定員10人以上, GVW5t超12t以下)	59	64	5	0	0
貨物(GVW3.5t以下)	1131	1309	178	0	5
貨物(GVW3.5t超20t以下)	1123	1222	99	0	3
貨物(GVW20t超22t以下)	22	27	5	0	0
貨物(GVW22t超)	190	216	26	0	1
軽貨物	1738	1923	185	1	7
自動二輪	130	148	18	1	3

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数
 死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

ESC・EVSC

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		適合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	適合
乗用(定員9人以下)	41.3	56.6	381959989	22195	121428967	2633	0.06	0.02
乗用(定員10人以上, GVW5t以下)	25.5	39.8	2798658	242	466246	21	0.09	0.05
乗用(定員10人以上, GVW5t超12t以下)	0.0	5.1	1426581	108	7554	1	0.08	0.13
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	14.8	21.0	862735	158	67286	9	0.18	0.13
軽乗用	18.4	33.6	230919876	16077	28763265	409	0.07	0.01
貨物(GVW8t以下)	0.0	11.0	78711517	6602	1025068	20	0.08	0.02
貨物(GVW8t超20t以下)	0.0	8.6	4686934	493	50851	0	0.11	0.00
貨物(GVW20t超22t以下)	11.5	24.8	804608	119	53739	3	0.15	0.06
貨物(GVW22t超)	23.9	38.7	4704375	605	790510	58	0.13	0.07
トラクタ(GVW13t超)	19.0	35.7	1070706	229	145418	12	0.21	0.08
軽貨物	0.0	10.7	109628274	7215	1316364	11	0.07	0.01

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合
 予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出
 実データは2010年～2023年合計値
 貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった 場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員9人以下)	818	1021	203	6	29
乗用(定員10人以上, GVW5t以下)	10	12	2	0	1
乗用(定員10人以上, GVW5t超12t以下)	5	6	1	0	0
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	9	9	0	0	0
軽乗用	560	747	187	6	27
貨物(GVW8t以下)	220	277	57	2	10
貨物(GVW8t超20t以下)	15	19	4	0	1
貨物(GVW20t超22t以下)	5	6	1	0	0
貨物(GVW22t超)	26	31	5	0	0
トラクタ(GVW13t超)	10	12	2	0	1
軽貨物	239	299	60	3	10

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数
 死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

大型LDWS

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		適合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	適合
乗用(定員10人以上, GVW12t以下)	0.0	10.5	4719598	71	62112	1	0.02	0.02
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	3.8	9.4	976859	18	19078	2	0.02	0.10
貨物(GVW3.5t超8t以下)	0.0	7.9	37264837	1061	342810	3	0.03	0.01
貨物(GVW8t超20t以下)	0.0	8.6	4686934	202	50851	0	0.04	0.00
貨物(GVW20t超22t以下)	0.9	14.5	846960	47	21051	1	0.06	0.05
貨物(GVW22t超)	8.2	23.8	5445300	375	341513	12	0.07	0.04
トラクタ(GVW13t超)	1.4	18.7	1337990	167	49095	1	0.12	0.02

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合
 予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出
 実データは2010年～2023年合計値
 貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員10人以上, GVW12t以下)	0	1	1	0	1
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	3	3	0	0	0
貨物(GVW3.5t超8t以下)	49	55	6	1	2
貨物(GVW8t超20t以下)	10	11	1	0	0
貨物(GVW20t超22t以下)	4	5	1	0	0
貨物(GVW22t超)	25	27	2	0	0
トラクタ(GVW13t超)	6	9	3	0	1

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数
 死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

乗用AEBS(対車両)

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		混合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	混合
乗用(定員9人以下)	0.0	13.3	549909723	741034	8168790	1350	1.35	0.17
軽乗用	0.0	11.7	293992449	471038	4439132	750	1.60	0.17
貨物(GVW3.5t以下)	0.0	13.8	42926416	96342	682258	283	2.24	0.41
軽貨物	0.0	10.7	112261875	128839	1316364	393	1.15	0.30

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合（適合車群がないため、混合車群を表示）

予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出

実データは2010年～2023年合計値

貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員9人以下)	24857	31005	6148	3	61
軽乗用	18978	22995	4017	2	40
貨物(GVW3.5t以下)	3527	4313	786	0	9
軽貨物	5532	6227	695	1	8

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数

死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

乗用AEBS(対歩行者)

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		混合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	混合
乗用(定員9人以下)	0.0	13.3	549909723	68840	8168790	415	0.13	0.05
軽乗用	0.0	11.7	293992449	40459	4439132	237	0.14	0.05
貨物(GVW3.5t以下)	0.0	13.8	42926416	5495	682258	49	0.13	0.07
軽貨物	0.0	10.7	112261875	12622	1316364	66	0.11	0.05

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合（適合車群がないため、混合車群を表示）

予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出

実データは2010年～2023年合計値

貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員9人以下)	3369	3756	387	25	93
軽乗用	2263	2499	236	18	67
貨物(GVW3.5t以下)	306	331	25	3	6
軽貨物	556	606	50	4	14

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数

死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

大型AEBS

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		適合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	適合
乗用(定員10人以上, GVW12t以下)	0.0	10.5	4719598	4597	62112	12	0.97	0.19
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	14.8	21.0	862735	1581	67286	63	1.83	0.94
貨物(GVW3.5超8t以下)	0.0	7.9	37264837	95634	342810	225	2.57	0.66
貨物(GVW8t超20t以下)	0.0	8.6	4686934	12308	50851	30	2.63	0.59
貨物(GVW20t超22t以下)	11.5	24.8	804608	2891	53739	53	3.59	0.99
貨物(GVW22t超)	23.9	38.7	4704375	15751	790510	973	3.35	1.23
トラクタ(GVW13t超)	19.0	35.7	1070706	4607	145418	234	4.30	1.61

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合
 予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出
 実データは2010年～2023年合計値
 貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった 場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員10人以上, GVW12t以下)	253	292	39	0	1
乗用(定員10人以上, GVW12t超)	83	88	5	0	0
貨物(GVW3.5超8t以下)	4029	4589	560	3	13
貨物(GVW8t超20t以下)	526	609	83	0	2
貨物(GVW20t超22t以下)	97	120	23	0	1
貨物(GVW22t超)	766	921	155	2	8
トラクタ(GVW13t超)	240	290	50	0	2

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数
 死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

バックカメラ

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		混合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	混合
乗用(定員9人以下)	0.0	10.3	552633658	167357	5444855	391	0.30	0.07
乗用(定員10人以上)	0.0	7.5	5915120	2302	45443	4	0.39	0.09
軽乗用	0.0	9.1	295445435	69103	2986146	181	0.23	0.06
貨物(GVW3.5t以下)	0.0	10.7	43152278	14454	456396	41	0.33	0.09
貨物(GVW3.5t超)	0.0	6.5	51681643	18385	341234	46	0.36	0.13
軽貨物	0.0	8.3	112693253	25425	884986	87	0.23	0.10

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合（適合車群がないため、混合車群を表示）
 予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出
 実データは2010年～2023年合計値
 貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員9人以下)	7983	8916	933	1	31
乗用(定員10人以上)	129	141	12	0	1
軽乗用	4074	4451	377	0	16
貨物(GVW3.5t以下)	719	801	82	0	3
貨物(GVW3.5t超)	949	1006	57	0	3
軽貨物	1366	1446	80	0	3

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数
 死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

オートライト

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		適合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	適合
乗用(定員11人未満)	0.0	13.6	539964419	26760	8669612	101	0.05	0.01
乗用(定員11人以上)	0.0	0.9	3013016	101	1861	0	0.03	0.00
軽乗用	0.0	12.0	286929363	16724	4683116	45	0.06	0.01
貨物(GVW3.5t以下)	0.0	14.2	41831210	2315	721727	15	0.06	0.02
貨物(GVW3.5t超)	0.0	0.9	51205239	2479	35313	0	0.05	0.00
軽貨物	0.0	11.0	110327047	3884	1378921	21	0.04	0.02

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合
 予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出
 実データは2010年～2023年合計値
 貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった 場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
乗用(定員11人未満)	954	1219	265	2	14
乗用(定員11人以上)	9	9	0	0	0
軽乗用	640	823	183	1	10
貨物(GVW3.5t以下)	98	118	20	0	2
貨物(GVW3.5t超)	87	100	13	0	0
軽貨物	167	191	24	0	2

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数
 死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)

普及率、安全性指標

車種名	普及率%		実データ				安全性指標	
			非適合車群		混合車群		保有台数千台あたり事故件数	
	2020年	2023年	保有台数	事故件数	保有台数	事故件数	非適合	混合
貨物(GVW8t超)	0.0	7.6	13423191	4853	111094	11	0.36	0.10

※普及率は、各基準の継続生産車適用開始時期以降の初度登録年月の車両（適合車群）が保有台数に占める割合（適合車群がないため、混合車群を表示）
 予防安全対策では安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出
 実データは2010年～2023年合計値
 貨物はトラクタを除く

削減効果

車種名	2023年事故件数	2020年から対策が進まなかった 場合の事故件数	削減効果		
			事故件数	30日死者数	重傷者数
貨物(GVW8t超)	293	315	22	2	4

※事故件数削減効果 = 2020年から対策が進まなかった場合の事故件数 - 2023年事故件数
 死者数(重傷者数)削減効果 = 事故件数削減効果 * 事故件数あたりの死者数(重傷者数)