

令和7年度（2025年度） 車両安全対策に係る評価・分析の方針

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)

背景（交通政策審議会自動車部会報告書）

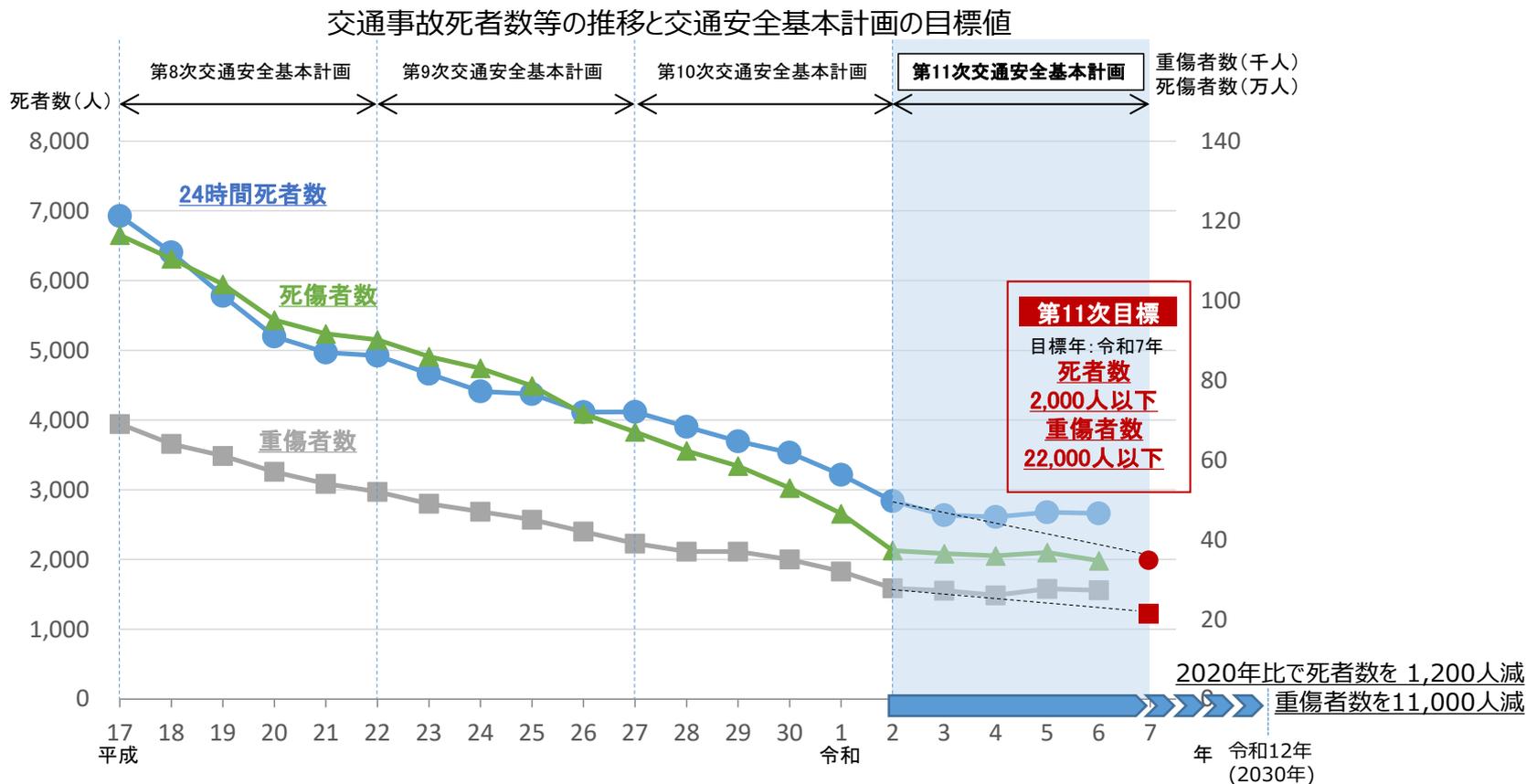
交通政策審議会陸上分科会自動車部会報告書「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」（令和3年6月：以下「交政審報告書」という）において、**車両安全対策による交通事故死者数および重傷者数の低減目標**及び**今後取り組むべき車両の安全対策**が示された。

《目標》

車両安全対策により、2030年までに**死者数1,200人削減**（2020年比、30日以内交通事故死者数）
2030年までに**重傷者数11,000人削減**（2020年比）

《重点項目》

- ① 歩行者・自転車等利用者の安全確保
- ② 自動車乗員の安全確保
- ③ 社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止
- ④ 自動運転関連技術の活用・適正利用促進



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

参考：2024年度の事後評価まとめ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

- 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

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

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低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

基準化された対策： 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※を評価対象とする。 ※サイバーセキュリティ関連等，マクロデータで対象事故の抽出が困難と考えられるものを除く。

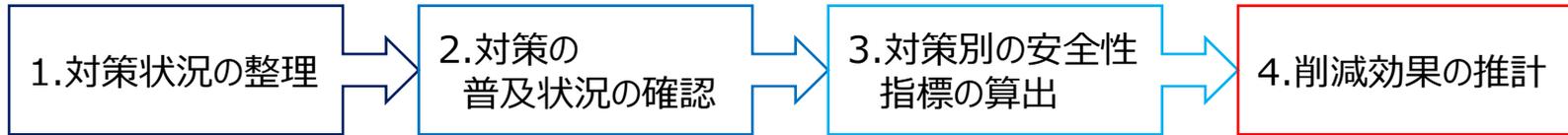
基準以外の対策： 前回（2020年度）の事後評価の基準年（2010年）以降に、アセスメントが開始された対策※を評価対象とする。 ※後述の型式調査から装置の有無を判別できない装置、かつマクロデータで対象事故の抽出が困難と考えられるものを除く。

		安全対策	開始年
基準化された安全対策	衝突安全	前面衝突基準(フルラップ、オフセット)	基準開始：1994年(フルラップ)、直近の基準強化：2023年(フルラップ、オフセット)
		側面衝突基準	基準開始：1998年、直近の車種拡大：2024年
		歩行者保護基準(頭部、脚部)	基準開始：2005年(頭部)、直近の基準強化：2024年(頭部)
	予防安全	アンチロックブレーキ(四輪車、二輪車)	基準開始：1991年(四輪車)、直近の車種拡大：2021年(二輪車)
		横滑り防止装置	基準開始：2012年、直近の車種拡大：2018年
		車両安定性制御装置	基準開始：2014年、直近の車種拡大：2021年
		衝突被害軽減ブレーキ(大型車用)	基準開始：2014年、直近の車種拡大：2021年
		衝突被害軽減ブレーキ(乗用車用)*	基準開始：2021年、直近の基準強化：2024年
		車線逸脱警報装置(大型車用)	基準開始：2017年、直近の車種拡大：2021年
		オートライト	基準開始：2020年、直近の車種拡大：2023年
		後退時車両直後確認装置	基準開始：2022年、直近の車種拡大：2024年
		側方衝突警報	基準開始：2022年、直近の車種拡大：2024年
基準以外の安全対策	予防安全	車線逸脱警報装置(乗用車用)	アセスメント開始:2014年度
		高機能前照灯	アセスメント開始:2018年度
		衝突被害軽減ブレーキ(乗用車用)、(対歩行者、夜間)	アセスメント開始:2018年度
		ペダル踏み間違い時加速抑制装置	アセスメント開始:2018年度
		衝突被害軽減ブレーキ(乗用車用)、(交差点)	アセスメント開始:2024年度

*シーン別(対車両、対歩行者等)に分析を行う。

事後評価方法

ITARDA交通事故統合データベースを使用し、以下の手順で事後評価分析を行う。



1. 対策状況の整理

- 対策の有無を群分けして整理
 - 対策されているもの
 - 対策されていないもの
 - 分類が困難なもの

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(2024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

	対策状況の整理		安全性指標	
	基準化された対策	基準以外の対策	基準化された対策	基準以外の対策
衝突安全対策	基準適用時期および車両の初度登録年月を用いて整理	車両型式情報を用いて整理	対策別の「致死率」	
予防安全対策			対策別の「保有台数あたりの事故件数」	

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

基準化された対策の事後評価方法(例)

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**



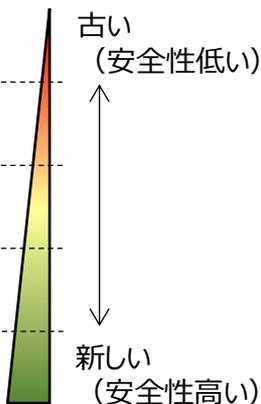
・フルラップ **適合**
・オフセット **非適合**



・フルラップ **適合**
・オフセット **混合**

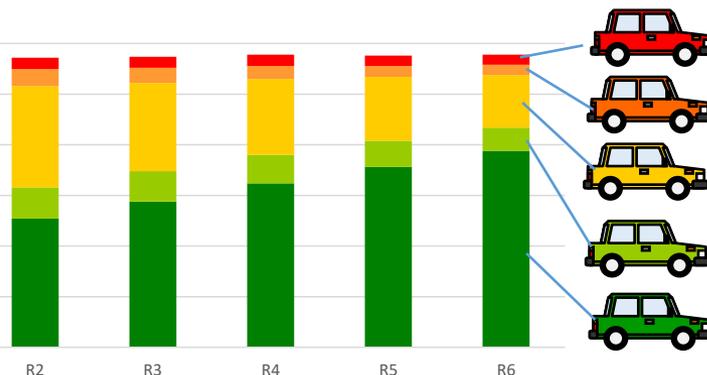


・フルラップ **適合**
・オフセット **適合**



2. 普及状況の確認

保有台数(百万台)



フルラップとオフセット適合の車両の普及が促進

※イメージ

3. 適合区分別の安全性指標の確認

致死率(%)

基準への適合状況が充実するほど致死率が小さい(安全性が高い)

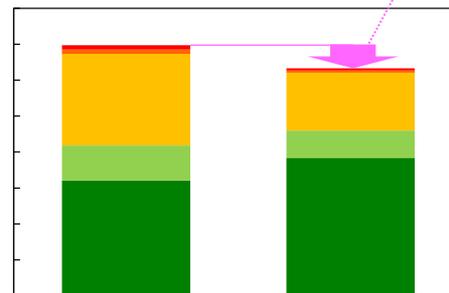


※イメージ

4. 削減効果の推計

死者数(人)

車両安全対策による削減効果



2020年から対策が進まなかったと仮定

2024年

- FL非適合/OS非適合
- FL混合/OS非適合
- FL適合/OS混合
- FL適合/OS混合
- FL適合/OS適合

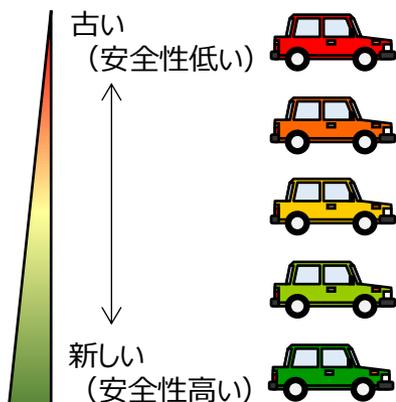
※イメージ

基準化された対策の分類方法（例）

概要

- 基準適用時期および車両の初度登録年月を用いて適合状況を整理する。

「前面衝突基準」の例



適合状況	期間	フルラップ基準	オフセット基準
フルラップ 非適合 オフセット 非適合	平成6年3月以前	新型車適用前	新型車適用前
フルラップ 混合 オフセット 非適合	平成6年4月以降 平成11年3月以前	新型車適用後 輸入車適用前	新型車適用前
フルラップ 適合 オフセット 非適合	平成11年4月以降 平成19年8月以前	輸入車適用後	新型車適用前
フルラップ 適合 オフセット 混合	平成19年9月以降 平成21年8月以前	輸入車適用後	新型車適用後 継続生産車適用前
フルラップ 適合 オフセット 適合	平成21年9月以降	輸入車適用後	継続生産車適用後

+

「車両の初度登録年月」

により適合・非適合・混合車群を分類

例えば、

平成6年3月以前に初度登録された車両 → フルラップ：**非適合**、オフセット：**非適合**



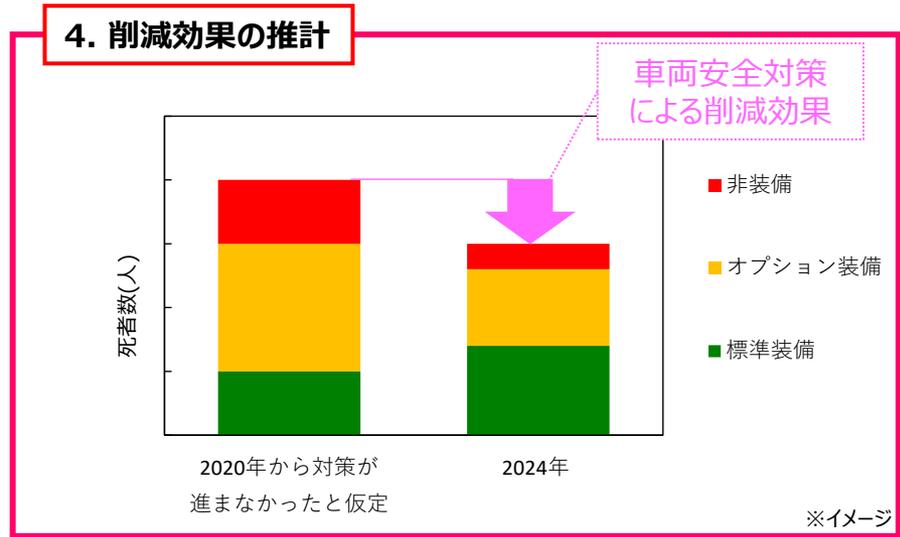
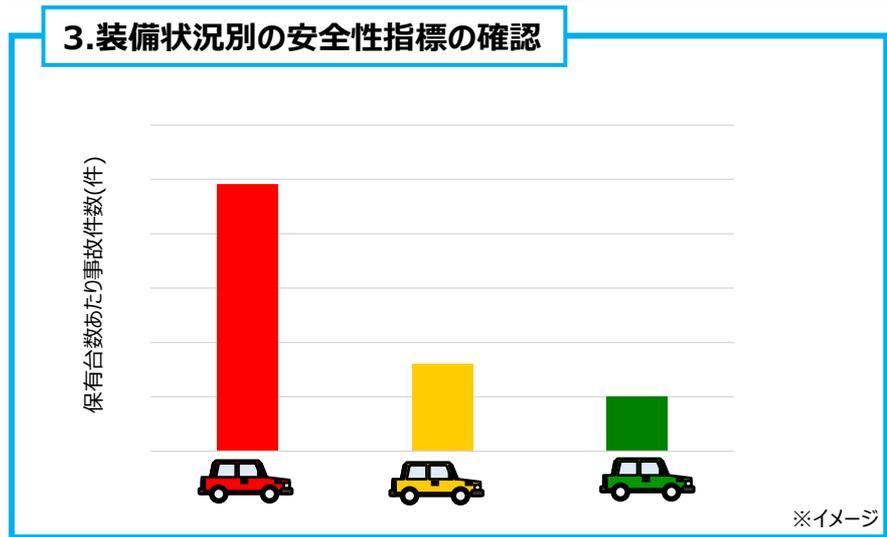
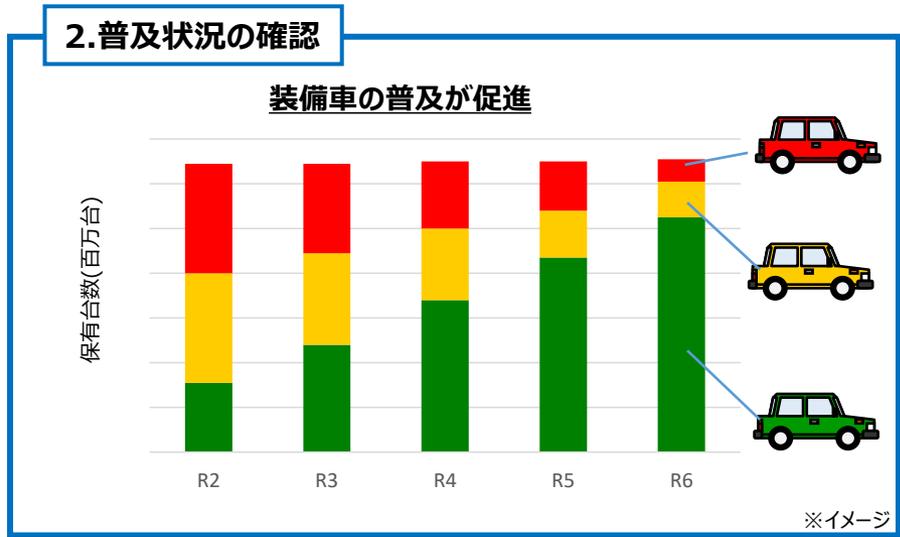
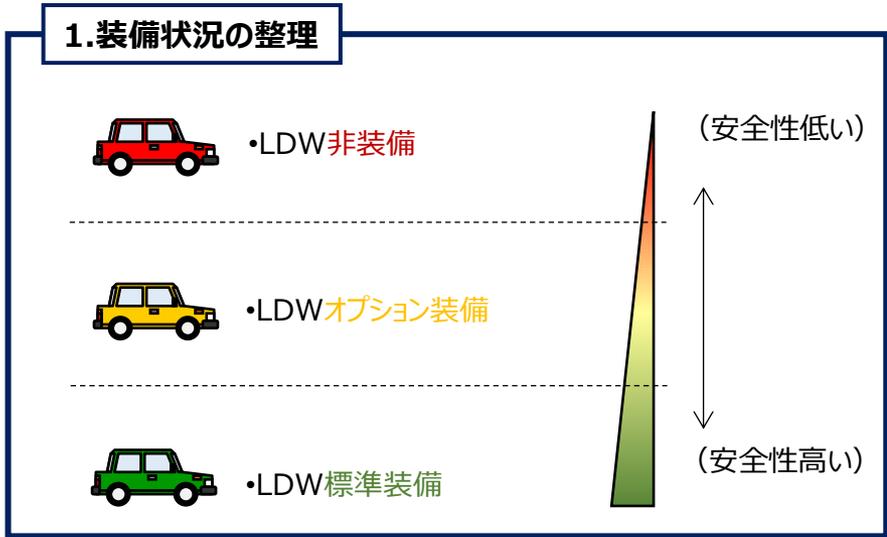
平成21年1月に初度登録された車両 → フルラップ：**適合**、オフセット：**混合**



基準以外の対策の事後評価方法（例）



※「乗用LDW」の評価手順を例示



基準以外の対策の分類方法（例）

概要

- NASVAが公表している安全装置の装備状況一覧(～2023年12月末)[※]と、各社のカタログ情報等を用いて型式と装備状況を整理する。

※調査対象車種は、普通・小型乗用車や軽自動車及びライトバン(車両総重量 2.8t以下) の貨物自動車

安全装置の装備状況一覧 (NASVA)

車名	装備状況			
	LDW	高機能前照灯	ペダル踏み間違い時加速抑制装置	AEBS
A	◎	◎	◎	◎
B	○	◎	×	◎
C	×	×	×	◎

◎ : 標準装備のもの
○ : オプションで装備可能なもの、または一部グレードで装備しているもの
× : 設定がないもの

カタログ情報等

車名	車種	型式	販売期間
A	乗用	A-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
	乗用	A-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
B	軽乗用	B-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
	軽乗用	B-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
C	軽貨物	C-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月

統合

型式ごとに標準装備群・オプション装備群を抽出・分類

標準装備(◎)群 (型式数=X,XXX)

車名	型式	初度登録年月
A	A-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
A	A-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
...
...

オプション装備(○)群 (型式数=X,XXX)

車名	型式	初度登録年月
B	B-1XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
B	B-2XXX-000	20XX年X月～20XX年X月
...
...

※非装備群の事故数・保有台数等については、分析対象車種全数から標準装備群とオプション装備群を引くことで算出

分類をもとに、事後評価分析を実施

② 事故詳細分析

(車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用に関する調査検討)

令和7年度（2025年度）の検討体制について

車両安全対策検討会

<令和7年度（2025年度）実施内容>

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

②事故詳細分析

車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用に関する調査検討（継続）

報告

車両安全対策事故調査・分析検討会

<令和7年度（2025年度）実施内容>

②事故詳細分析

車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用に関する調査検討（継続）

検討要請

令和7年度の実施案

1. 取得したEDRデータ等を活用した事故解析の検討

- 引き続き、ペダル踏み間違い事故の調査を行ってEDRデータ等（マイクロデータ）を取得し、事故分析及び事故状況の再現を行う。

⇒[i] 事故データの取得・分析・再現

- より事故実態に基づいたペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）の検討に資する基礎データを得る。

⇒[ii] 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）の新たな評価手法の検討への利活用」案の検証

2. EDRデータ等の取得方法の検討

- 損保会社からのEDRデータ等の取得に関する課題整理及び取得に向けた調整を継続する。

⇒[iii] 損保会社等からのEDRデータ等の提供に関する検討を実施

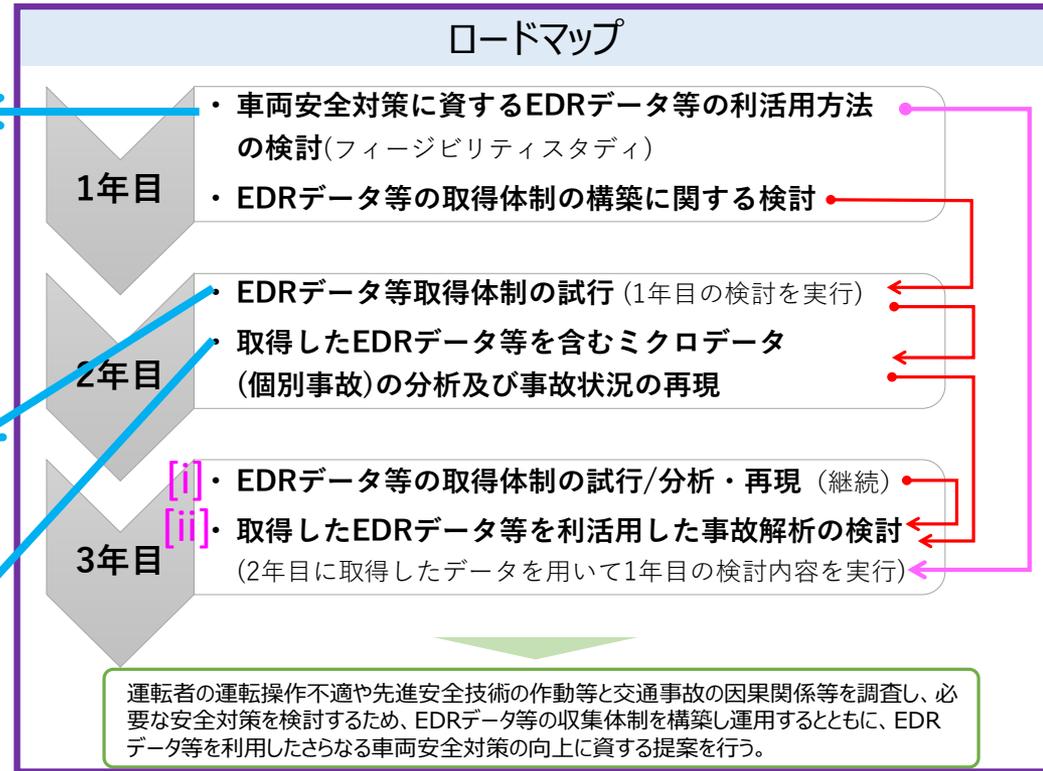
- 自動車メーカーからのEDRデータ等の取得に関する課題整理及び取得に向けた調整を継続する。

⇒[iv] 自動車メーカーからのEDRデータ等の提供に関する検討を実施

車両安全対策に資するEDRデータ等の利活用方法の検討の流れ

(R. 5年度第一回車両安全対策検討会資料)

ロードマップ



<R. 5年度> 【利活用方法の提案】

- ・ EDRデータ等の利活用方法を5つ提案した。
- ・ 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)の新たな評価手法の検討への利活用」が優先順位1位となった。

<R. 6年度> 【事故データの取得】

- ・ 上記利活用方法案に関する「ペダル踏み間違い事故」の事故データを10件取得した(事故調査機関が行う既存の調査方法を工夫して実施)。
- ・ 10件の事故データについて、分析及び事故状況の再現を実施した。

<R. 7年度(案)> 【利活用方法の検証】

[i] 事故データの取得・分析・再現([ii]の検証を可能な限り精度の高く実施することに繋げる。)

[ii] 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)の新たな評価手法の検討への利活用」案の**検証**(EDRデータ等が車両安全対策の検討に有効であるかを検証する)

【アウトプットイメージ】

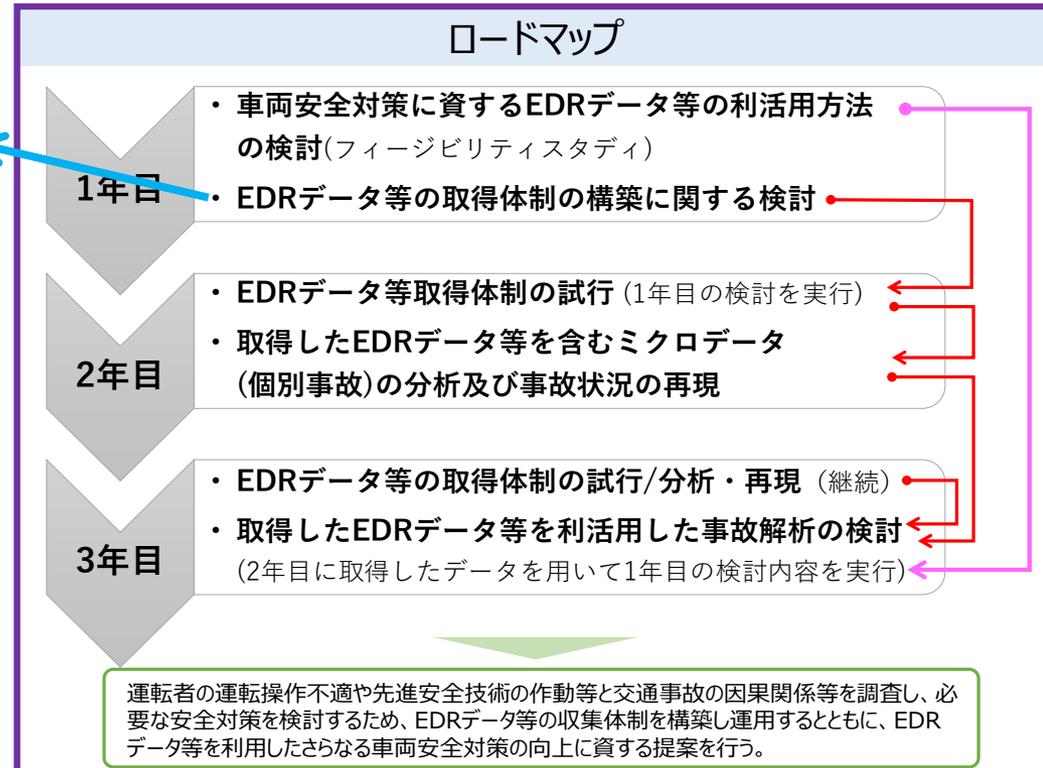
この**検証**により、EDRデータ等の利活用が車両安全対策の向上に資することが示された

EDRデータ等の取得体制の構築に関する検討の流れ

<R. 5年度> 【取得体制の候補の検討】

(R. 5年度第一回車両安全対策検討会資料)

- 現行の事故調査機関の事故データ取得方法を整理した。
 - よりデータを取得する可能性のある方法を検討した。
- ⇒損害保険会社からのEDRデータ等の提供の可能性など



<R. 6年度> 【損保会社等との協議】

- 損害保険会社からのEDRデータ等の提供について、損害保険会社等との協議を実施した。
- 自動車メーカーからのEDRデータ等の提供について、自動車メーカーにヒアリングを実施した。

<R. 7年度(案)> 【課題の整理】

【iii】 損保会社等からのEDRデータ等の提供に関する検討を実施

【iv】 自動車メーカーからのEDRデータ等の提供に関する検討を実施

【アウトプットイメージ】

EDRデータ等の取得体制の構築に関する課題整理を行う

事故詳細分析実施案

令和7年度の実施案①

1. 取得したEDRデータ等を活用した事故解析の検討

[i] 事故データの取得・分析・再現

ペダル踏み間違い事故の調査を行って、EDRデータ等(ミクロデータ)を取得し、事故分析及び事故状況の再現を行う。([ii]の検証を可能な限り精度の高く実施することに繋げる。)

[ii] 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)の新たな評価手法の検討への活用」案の検証

当該利活用案のイメージを示しつつ、それに必要な基礎データが得られることを示す。これにより、EDRデータ等が車両安全対策の検討に有効であるかを検証する。

※なお、本案はあくまでイメージを示すに留め、具体的な車両安全対策の検討は、今後、適切なグループ(車両安全対策検討会, ASV推進検討会, 自動車アセスメント検討会など)にて実施されることを想定する。

【補足】 利活用方法

ペダル踏み間違い時加速抑制装置 (ACPE) の新たな評価手法の検討への利活用

【目的】

ペダル踏み間違い事故の防止又は被害軽減のため、より事故実態に基づいたペダル踏み間違い時加速抑制装置 (ACPE) の検討に資する**基礎データ**を得る。

【方法】

ACPEに関連する操作状況・装置作動状況・車両挙動等をEDRデータ等から分析し、試験法でのテストシーンやテスト条件の設定に必要なデータ及び情報を検討する。

< 技術要件や試験法の基礎データ >

- ① ペダル踏み間違いが発生した状況を分類化し、テストシーン作成に必要な基礎データを取得する。

< テストシーンの例 >

- ・ 場所 : 駐車場、路上
- ・ 衝突対象物 : 車両、壁、人、電柱、住居など

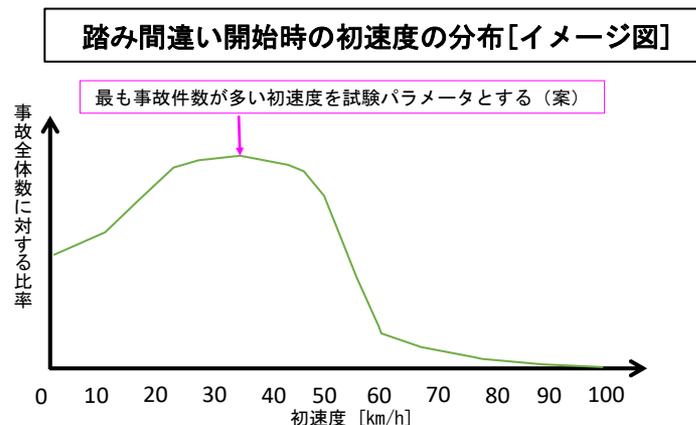
- ② EDRデータ (法規対応) からテスト条件を作成に必要な「走行のさせ方」及び「ドライバの操作」に関する**基礎データ**を取得する。

< 走行のさせ方の例 >

- ・ 初速度 (停止/クリープ/走行中など)
- ・ 走行方向 (前進/後進/直進/右左折など)
- ・ 車両と衝突対象物の距離 など

< ドライバの操作の例 >

- ・ ペダル踏みこみ速度、踏み込み量、踏み込み回数
- ・ 事故時のハンドル操作の有無 など



【期待される効果】

より事故実態に即した内容 (テスト条件等) をACPEの性能試験法に反映させ、その試験に対応した装置とすることで、実際の事故をより減少させる効果があると考えられる。

令和7年度の実施案②

2. EDRデータ等の取得方法の検討

[iii] 損保会社からのEDRデータ等の提供に関する検討

現行法の範囲内でのEDRデータ等の提供について、損保協会と連携し課題整理を行いつつ、EDRデータ等の取得の実証を目指す。

【課題】

- [a] 損保会社と保険契約者との契約上の課題については、少なくとも適切な同意取得の内容と方法(事前同意含む)の検討が必要
- [b] レピュテーションリスクの解決には、少なくとも損保会社がEDRデータ等の提供を行える法的環境整備(法令の整理、法令に基づく提供)の検討が必要
- [c] 情報管理方法について、国交省側の個人情報管理等の検討
- [d] 情報・データの提供に関するコスト負担は誰が行うのかの検討
- [e] 個人情報・プライバシー保護とデータ加工の関係の検討

[iv] 自動車メーカーからのEDRデータ等の提供に関する検討

現行法の範囲内でのEDRデータ等の提供について、自動車メーカーと連携し、提供可能なデータの明確化や提供に関する課題整理を行う。